TYGODNIK • 7.12.1975 CENA 3 ZŁ

49
1274

SKRZYDLATA POLSKA



Z LOTU PO KRAJU

III SYMPOZJUM HISTORII LOTNICTWA W KRAKOWIE

Staraniem Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie oraz Sekcji Lotniczej Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Mechaników Polskich odbyło się 16 listopada br. w Krakowie III Sympozjum Historii Lotnictwa. Sympozjum przewodniczył prezes Aeroklubu Krakowskiego mgr **Roman Jaworowski**. Wziął w nim także udział wicedyrektor Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego mgr inż. **Aureliusz Misiorek**.

Tematem III z kolei Sympozjum Historycznego było szybownictwo polskie. Referaty wygłosili: red. **Tadeusz Malinowski** — „Polski wyczyn szybowcowy na tle rekordów światowych", doc. mgr inż. **Tadeusz Kostia** — „Polskie eksperymentalne konstrukcje szybowcowe" i mgr inż. **Wiesław Stafiej** — „Polski dorobek naukowy w szybownictwie".

W czasie przerwy w obradach uczestnicy sympozjum złożyli wiązanki kwiatów pod tablicą ku czci poległych lotników w krakowskim Muzeum.

KOLEJNY MI-6 DLA „INSTALU"

Przedsiębiorstwo montażowe „Instal" w Nasielsku wzbogaciło się o kolejny śmigłowiec typu Mi-6. o udźwigu ponad 10 ton. Umożliwi to pracownikom przedsiębiorstwa realizacje wielu różnorodnych i pilnych usług dla przedsiębiorstw w całym kraju.

WSZYSTKO O WOSL W DĘBLINIE

Numer listopadowy (11/75) „Przeglądu Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju" jest poświęcony Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej im. Jana Krasickiego w Dęblinie. Dorobek naukowo-dydaktyczny powojennego 30-lecia szkoły omawia w nim komendant WOSL gen. bryg. pil. dr **Józef Kowalski**. O wychowaniu ideowo-politycznym podchorążych pisze ppłk dr **Jan Celek**. „Patron szkoły — wzorem osobowym jej wychowanków" — to tytuł artykułu ppłka mgra **Mieczysława Redzińskiego**. Życiorysy i działalność pionierów szkoły dęblińskiej znalazły odzwierciedlenie w artykule płka dypl. nawig. **Janusza Radłowskiego** pt. „Pamięć o nich pozostanie zawsze żywa". O współpracy WOSL z uczelniami wojskowymi i cywilnymi piszą płk doc. dr inż. **Tadeusz Gajewski** i płk mgr inż. **Bronisław Mikołajuk**. Poza tym ppłk mgr inż. **Józef Dudek** relacjonuje pracę naukowego koła podchorążych, a kpt. mgr **Kazimierz Żegnałek** publikuje artykuł pt. „Szkoła Orląt w oczach gości". Część historyczną numeru zamyka artykuł „Co mi dała Wyższa Szkoła Lotnicza", w którym apeluje się do wychowanków Szkoły, aby zechcieli zapoznać się z kompendium wiedzy o swojej szkole i pisać artykuły-wspomnienia, wzbogacające chlubne tradycje dęblińskiej uczelni. W drugiej części numeru 11/75 „Przeglądu Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju" znajdują się sylwetki zasłużonych dla dęblińskiej szkoły lotniczej, wykaz prymusów szkoły w latach 1945–1975 oraz kalendarium powojennego 30-lecia WOSL w Dęblinie.

DIAMENTOWE LOTY NAD TATRAMI

W Aeroklubie Tatrzańskim w Nowym Targu zaczął się jesienno-zimowy sezon lotów po diamentowe przewyższenia. Odnotowujemy więc pierwsze diamenty wysokościowe. Uzyskali je piloci Aeroklubu Łódzkiego: **Zbigniew Opocki** (5200 m), **Leszek Bartczak** (6300 m) i **Bronisław Barański** (6600 m) oraz pilot miejscowego aeroklubu **Bronisław Budzyń** (6000 m).

ŚMIGŁOWIEC REANIMACYJNY DLA POZNANIA

Zespół Lotnictwa Sanitarnego w Poznaniu otrzymał do eksploatacji nowy śmigłowiec Mi-2, wyposażony w niezbędne urządzenia reanimacyjne. Ostatnio wybudowane w Poznaniu szpitale przy ulicach Lutyckiej i Szpitalnej zostały wyposażone w lądowiska dla śmigłowców. Lądowisko także będzie również na terenie nowego Szpitala Kolejowego w Puszczykowie koło Poznania.

CORAZ WIĘCEJ SAMOLOTÓW W PEGEERACH

Kilkuletnie wykorzystywanie samolotów i śmigłowców do prac w naszym rolnictwie przyniosło bogate doświadczenia. Maszyny te mają liczne, istotne przy pracach w rolnictwie walory techniczne, mogą wykonywać niezbędne zabiegi szybciej i precyzyjniej. W warunkach intensywnej gospodarki rolnej ma to decydujący wpływ na wysokość plonów. Nic też dziwnego, że usługi agrolotnicze cieszą się wielkim powodzeniem w Państwowych Gospodarstwach Rolnych, które wynajmują samoloty, na zasadzie czarteru, na cały rok. W 1976 r. Państwowe Gospodarstwa Rolne pragną wynająć ogółem 112 samolotów do prac agrolotniczych, by przy ich pomocy wykonać zabiegi agrotechniczne na obszarze półtora miliona hektarów.

WYSTAWA KOSMICZNA W OLSZTYNIE

W Planetarium Lotów Kosmicznych w Olsztynie otwarta została 7 listopada wielka wystawa pt. „Międzynarodowa współpraca w badaniach Kosmosu". Przygotowana ona została przez Muzeum Techniki NOT w Warszawie i PTA i eksponowana była po raz pierwszy w sierpniu w stolicy. Wystawa ta czynna będzie w Planetarium olsztyńskim do połowy stycznia 1976 r.

A. DANKOWSKA PIERWSZA W „PROGACH I BARIERACH" TV

W popularnym telewizyjnym programie „Progi i Bariery" (realizacja **Mariusz Walter**), nadanym w programie I TV w niedzielę 23 listopada br., zwyciężyła nasza znakomita szybowniczka **Adela Dankowska** z CWL Leszno, która potrafiła najdłużej zainteresować jury barwną opowieścią o swej karierze w szybownictwie i lotach rekordowych.

Ze znacznie mniejszym uznaniem jury spotkało się w tym programie wystąpienie i opowiadanie pilota lotni z Nowego Sącza.

„OGAR" W AEROKLUBIE MIELECKIM

Aeroklub Mielecki otrzymał od WSK „PZL" w Mielcu do próbnej eksploatacji motoszybowiec „Ogar", produkcji znanych Zakładów Szybowcowych w Bielsku-Białej.

20 LĄDOWISK DLA ŚMIGŁOWCÓW W BESKIDZIE ŚLĄSKIM I ŻYWIECKIM

Beskidzka Grupa Górskiego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego, która nawiązała współpracę z Zespołem Lotnictwa Sanitarnego w Katowicach, wytyczyła i urządziła w Beskidzie Śląskim i Żywieckim około 20 lądowisk dla śmigłowców. Zlokalizowane one zostały w szczytowych partiach gór.

WYDAWNICTWA

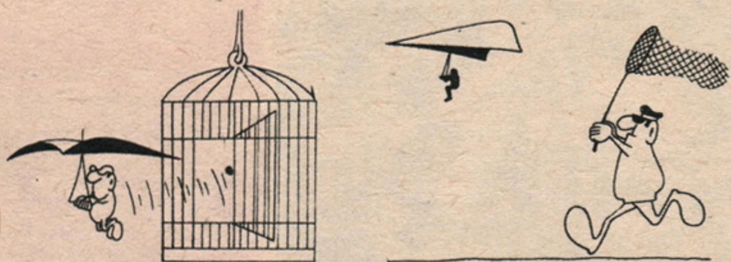
● W. BIEGAŃSKI — **„Arnhem"**. Książka i Wiedza — 1975. Rada Ochrony Pomników Walki i Męczeństwa. Biblioteki Pamięci Pokoleń. O I Polskiej Samodzielnej Brygadzie Spadochronowej i jej udziale w słynnej bitwie pod Arnhem w 1944 r. Str. 176, cena 20 zł.

● KRZYSZTOF CIEŚLAK — **„Samolot myśliwski AVIA B.534"**. Wydawnictwo MON — 1975. Z serii „Typy Broni i Uzbrojenia" (zeszyt nr 34). Prezentacja czechosłowackiego samolotu myśliwskiego. Str. 16, cena 7 zł, nakład 30 000 + 350 egz.

ZGONY

10 listopada 1975 zmarł, w wieku 71 lat, **JÓZEF KUBIT**, nauczyciel, zasłużony działacz polskiego lotnictwa sportowego, członek Klubu Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie Śląskim w Katowicach, odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

Z TEKI W. FUGLEWICZA



W NASTĘPNYM NUMERZE

- SPADOCHRONY Z LEGIONOWA
- SYMPOZJUM HISTORYCZNE W KRAKOWIE
- AEROKLUB NA GOCŁAWIU
- KONSTRUKTOR LOTNI „MONA-IV" ODPOWIADA CZYTELNIKOM
- BRONIĘ ŁAWICY

NASZA OKŁADKA:

Ryszard Jędrzejewski, ślusarz brygadzista z WSK „PZL" Okęcie w Warszawie, delegat na VII Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej.

Zdjęcie: Aleksander Haber

NA HORYZONCIE

PROGI I BARIERY

Sądzę, że wszyscy sympatycy podniebnych sportów, którzy w niedzielę 23 listopada obejrzeli w Telewizji popularny program „Progi i bariery", mieli wiele powodów do zadowolenia. Przed szacownym, a wymagającym jury stanęła ze swym „Jantarem" nasza znakomita pilotka Adela Dankowska, by opowiedzieć o swej wielkiej życiowej przygodzie — szybownictwie. A dodajmy, że bieżący sezon był dla niej wyjątkowo obfity w sukcesy: zwycięstwo w międzynarodowych zawodach kobiet, 3 rekordy międzynarodowe i 7 rekordów krajowych. Dodała do nich jeszcze jeden — zwycięstwo w listopadowych „Progach i barierach" w Telewizji Polskiej. Pogratulować.

Zaczęła Dankowska występ w Telewizji, przed wielomilionową widownią — co zrozumiałe — z pewną tremą, ale dość szybko skrępowanie minęło. Opowiadała o swej szybowcowej karierze tak zajmująco i z takim wdziękiem, że urzekła nie tylko jurorów, ale — myślę — wszystkich, którzy ją tej niedzieli w Telewizji oglądali i słuchali. Mało jej było regulaminowych 20 minut, mogła mówić jeszcze dłużej, wszak nie dokończyła opowieści o swym rekordowym przelocie po trasie trójkąta 769 km. W gronie kilkunastu konkurentów Dankowska okazała się najlepsza. Jej sukces osobisty w TV był i naszym — sympatyków lotnictwa — sukcesem, ponieważ w tym telewizyjnym współzawodnictwie znakomita szybowniczka zapropagowała zarazem dobrze w kraju jedną z najpiękniejszych dyscyplin sportu lotniczego.

W tych listopadowych „Progach i barierach" w TV mowa była nie tylko o szybownictwie. Szczęśliwym trafem w studio „wylądował" także na lotni pilot z Nowego Sącza. (Przykro mi, że nie zapamiętałem nazwiska, za co bardzo przepraszam). Moim zdaniem i jego występ w programie wypadł zupełnie dobrze, chociaż nie okazał się na tyle erudytą, aby zdobyć pełne uznanie jury swą opowieścią o lataniu na lotni. Ważne jednak jest to, że dzięki Telewizji rozpropagowano w ten sposób w całym kraju latanie na miękkopłatach, czyli — jak to się u nas przywykło już nazywać — lotniach, które Aeroklub PRL zamierza w nowym roku uznać za nową dyscyplinę sportów lotniczych i wprowadzić oficjalnie do aeroklubów.

Przy tej okazji znany dziennikarz i publicysta Bohdan Tomaszewski wyraził pogląd, iż strasznie nie podoba mu się wyraz „lotniarstwo". Mnie też nie. Lotnią, jak wiadomo, nazywano w Polsce na przełomie XIX i XX wieku skrzydła do latania. Więc pionier naszego lotnictwa, Czesław Tański, mówił i pisał o zbudowanych przez siebie skrzydłach nie inaczej jak lotnia, bo i człowieka usiłującego latać (lub latającego) nazywano wówczas dość często także lotniarzem. O ile wiem, znany pisarz i popularyzator lotnictwa, Władysław Umiński, użył u nas po raz pierwszy wyrazu „samolot" w jednej ze swych książek w końcu XIX wieku. Wyrazy „lotnia" i „lotniarz" nie miały zbyt długiego żywota w naszym języku. Wyparły je cudzoziemskie „aeroplan" i „aeronauta", które dają o sobie znać jeszcze niekiedy i dziś.

Moim zdaniem, sam wyraz „lotnia" jest do przyjęcia, nawiązuje bowiem do tradycji Tańskiego i chyba jest dobrym określeniem dla miękkopłata. Już jednak jego odmiany — „lotniarz", „lotniarstwo" itp. — bardzo rażą.

Zacząłem od wystąpienia naszych lotników w Telewizji, a skończyłem na próbce rozważań językoznawczych. Jak z tego wynika, mamy i my swoje progi i bariery, także językowe.

Ikarus

Myślą przewodnią wszystkich naszych poczynań w nadchodzącym pięcioleciu należy uczynić dążenie do podniesienia jakości pracy i warunków życia narodu. Na jakość chcemy postawić we wszystkich dziedzinach życia, w działalności społecznej i gospodarczej, partyjnej i państwowej, w nauce i oświacie, kulturze, w pracy każdego człowieka, każdego zespołu. Z praktyczną realizacją tej zasady wiążemy nadzieje na uruchomienie rezerw i uzyskanie wyższych od założonych w planie na lata 1970—1980 wyników społeczno-gospodarczych.

EDWARD GIEREK



agrolotnictwo

SZANSĄ ROLNICTWA

WŚRÓD delegatów na VII Zjazd PZPR, wybranych na warszawskiej konferencji partyjnej, znalazł się przedstawiciel Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL" Okęcie w Warszawie, 33-letni ślusarz-brygadzista, RYSZARD JĘDRZEJEWSKI.

Do WSK przyszedł w 1959 r. jako 17-letni młodzieniec, absolwent zasadniczej szkoły zawodowej. Rozpoczął pracę na Wydziale Mechanicznym jako ślusarz. Szybko daje się poznać z jak najlepszej strony. Systematycznie doskonali się w zawodzie, wreszcie zostaje brygadzistą. Jego brygada zdobywa wkrótce miano Brygady Pracy Socjalistycznej i należy do najlepszych w zakładzie. Wraz ze swoją brygadą Ryszard Jędrzejewski wykonuje m. in. elementy konstrukcyjne do samolotów oraz wyposażenie agrolotnicze.

— Produkcja lotnicza, oprócz fachowości i dokładności, wymaga przede wszystkim odpowiedzialności za efekty pracy — mówi Ryszard Jędrzejewski.

Syn warszawskiego brukarza od najmłodszych lat włącza się aktywnie do działalności społecznej i partyjnej. Bliskie są mu wszystkie troski i radości współtowarzyszy pracy, a także żywotne sprawy całej klasy robotniczej.

Od 1963 r. należy do PZPR. Już w 1966 r. jest członkiem egzekutywy, potem II sekretarzem, a obecnie I sekretarzem Podstawowej Organizacji Partyjnej PZPR na Wydziale Mechanicznym. Od 1970 r. jest także członkiem Komitetu Zakładowego PZPR przy WSK „PZL" Okęcie. W 1971 r. był delegatem na VI Zjazd PZPR.

— Wszyscy wiemy, że dorobek naszego kraju w okresie między Zjazdami jest imponujący. W mniejszej, oczywiście, skali, ale również bardzo okazały jest w tym okresie dorobek załogi WSK „PZL" Okęcie. Plan 5-letni produkcji sprzedanej wykonaliśmy już w lipcu 1975 r., a do końca bieżącego roku nasza dodatkowa produkcja osiągnie wartość blisko pół miliarda złotych. Przypomnieć przy tym trzeba, że aż 85 proc. przyrostu produkcji jest wynikiem zwiększenia wydajności pracy. VII Zjazd naszej partii witamy wykonaniem czynu produkcyjnego, wartości dalszych 40 milionów złotych w cenach zbytu. Wszystko to możliwe było dzięki rzetelnemu wysiłkowi całej załogi — podkreśla R. Jędrzejewski.

Ostatnie pięciolecie w WSK „PZL" Okęcie charakteryzowało się dużą, bo średnio 20-procentową rocznie dynamiką wzrostu produkcji. Sukcesywnie unowocześniano zakład, dynamicznie rosły średnie płace, oddano do użytku nowe obiekty produkcyjne i socjalne, podjęto produkcję m. in. nowego samolotu PZL-106 oraz nowych urządzeń agrolotniczych. Kilkakrotnie wzrosła też ilość obrobionych hektarów i wartość usług agrolotniczych, wykonywanych przez WSK „PZL" Okęcie w kraju i za granicą.

WSK „PZL" Okęcie stoi obecnie przed progiem zadań gospodarczych przyszłej pięciolatki. Projekt planu na lata 1976—1980 zakłada dalszą modernizację i rozwój przedsiębiorstwa jako wytwórni samolotów lekkich — wielozadaniowych i rolniczych — takich jak PZL-104 „Wilga" i PZL-106. Ponadto przewiduje się utrzymanie specjalizacji w produkcji śmigieł oraz części zamiennych do samolotów, jak również świadczenie usług agrolotniczych w kraju i za granicą oraz dalszy, dynamiczny wzrost zadań w zakresie eksportu sprzętu lotniczego i usług agrolotniczych.

Interesuje mnie — mówi Ryszard Jędrzejewski — wiele spraw, m. in. zaopatrzenie rynku w artykuły pierwszej potrzeby oraz rozwój budownictwa mieszkaniowego i usług. Także przemysł lotniczy jako całość. Na VII Zjeździe chciałbym jednak pracować w komisji problemowej rolnictwa. Widzę bowiem jego wielką szansę w agrolotnictwie. Przykładowo samolot rolniczy — a mam tu na myśli przede wszystkim naszego PZL-106 — potrafi zastąpić, i to w najtrudniejszych okresach prac polowych, ok. 40 zestawów traktorowo-maszynowych i ok. 80 pracowników rolnych. Ze względu na możliwość wykonywania prac agrolotniczych w kraju przez ponad 100 samolotów daje to liczbę kilku tysięcy zestawów traktorowo-maszynowych i kilkunastu tysięcy pracowników rolnych.

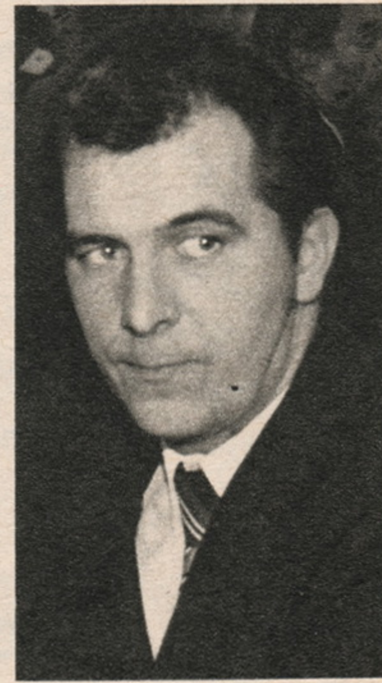
Konieczność dalszego dynamicznego rozwoju agrolotnictwa wychodzi więc naprzeciw decyzjom partii i rządu, dotyczącym poprawy wyżywienia narodu w latach 1976—1980. I to jest pierwsza, chociaż nie jedyna sprawa, której chciałbym być rzecznikiem na VII Zjeździe naszej partii.

HEK

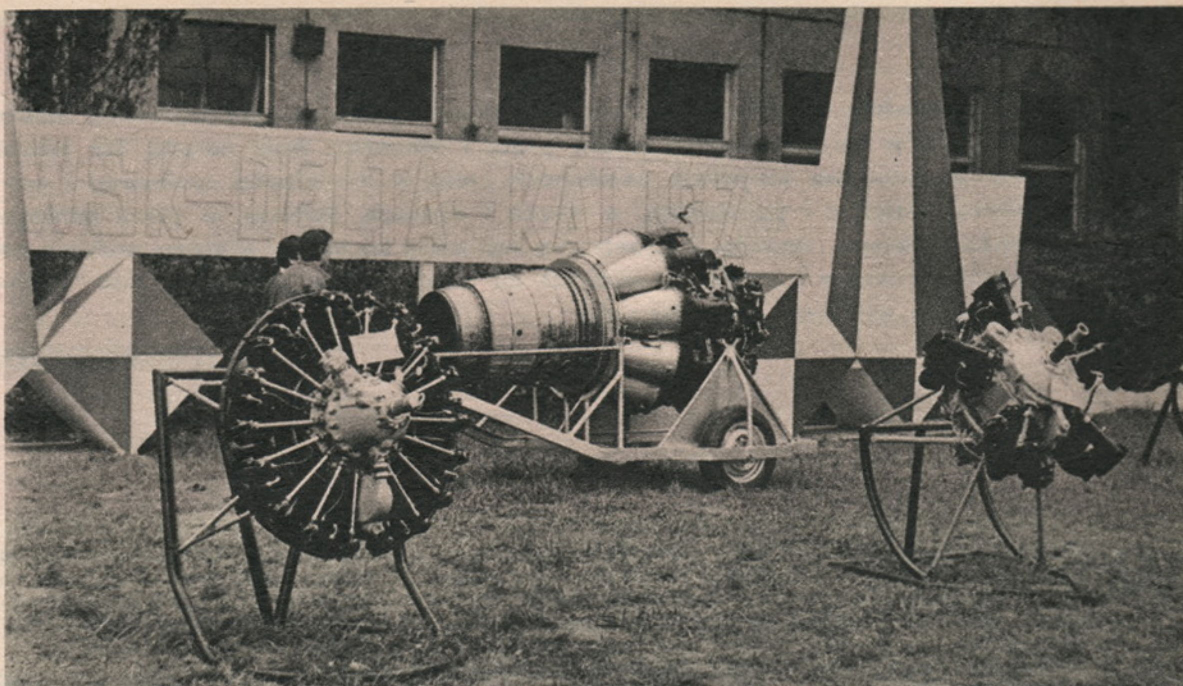


Nowy polski samolot rolniczy PZL-106.

Zdjęcia: A. Haber (2).



Delegat na VII Zjazd PZPR z WSK „PZL" Okęcie — Ryszard Jędrzejewski.



Ekspozycja sprzętu lotniczego. Zdjęcie K. Kordes

„PZL" W KALISZU I JEJ DELEGAT

WYTWÓRNIA Sprzętu Komunikacyjnego „PZL" w Kaliszu już obecnie jest monopolistą w dziedzinie produkcji lotniczych silników tłokowych i ich części. Równolegle rozwijana jest produkcja silników przepływowych. Jest to możliwe tym bardziej, że przedsiębiorstwo dysponuje nowoczesną hamownią, spełniającą wszystkie wymagania techniczne, a równocześnie wymogi ochrony naturalnego środowiska człowieka.

W okresie ostatnich pięciu lat (1971—1975) znacznie zmieniło się oblicze przedsiębiorstwa, jak również asortyment produkcyjny. Realizacja planów inwestycyjnych powodowała systematyczną rozbudowę wytwórni, w tym także parku maszynowego oraz wdrażanie najnowszych osiągnięć technologicznych. Właśnie w tym okresie oddano do użytku m. in.: nową halę produkcyjną, wspomnianą na wstępie hamownię silników, uruchomiono ośrodek przetwarzania danych w oparciu o zakupiony w ZSRR komputer R-20, zakupiono wiele nowoczesnych obrabiarek, w tym centrum obróbkowe japońskiej firmy Mitsui Seiki, oddano do użytku ośmiokondygnacyjny biurowiec itp.

W parze z dynamiczną rozbudową przedsiębiorstwa zwiększała się również produkcja. W porównaniu z rokiem 1970 wielkość jej wzrosła o ok. 90 proc. W tym samym okresie nie notowany dotąd poziom osiągnęła produkcja eksportowa. Wyroby kaliskiej WSK sprzedawane były do ZSRR, Węgier, Bułgarii, Francji, Anglii, Jugosławii, USA i wielu innych krajów świata. Na lata najbliższej pięciolatki przewiduje się dalszy wzrost eksportu do krajów socjalistycznych i kapitalistycznych. Gwarantują to coraz większe zamówienia kontrahentów zagranicznych, co jest dowodem wysokiego poziomu technicznego wyrobów wytwórni.

Ostatnie lata przyniosły znaczną poprawę warunków socjalno-bytowych załogi. W kaliskiej WSK robi się wszystko, aby pracownicy mieli jak najlepsze warunki pracy, opieki lekarskiej i wypoczynku. Przedsiębiorstwo corocznie dysponuje sześćdziesięcioma mieszkaniami dla swoich pracowników, buduje stołówkę na 1300 miejsc, przychodnię zakładową, dom stażysty, żłobek i przedszkole oraz ośrodek wypoczynku sobotnio-niedzielnego. Stale rozbudowywane są ośrodki wczasowe i leczniczo-profilaktyczne w Międzyzdrojach, Kołobrzegu, Karpnikach, Przesiece i w Ślesinie. Z roku na rok poprawiają się warunki pracy w wydziałach produkcyjnych, lokalizowanych coraz częściej w nowoczesnych halach i wyposażonych w coraz bardziej zautomatyzowany park maszynowy.

Wytyczne na VII Zjazd PZPR kreślą dalsze śmiałe perspektywy przedsiębiorstwa. Jednak o jego dalszym rozwoju, wzroście produkcji, jej nowoczesności będzie decydowała przede wszystkim załoga, w której skład wchodzi **Andrzej Gilak — delegat na VII Zjazd PZPR.**

★

Gdy przed 18 laty bramę Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Kaliszu przekroczył 19-letni wówczas Andrzej Gilak, przedsiębiorstwo niewiele przypominało dzisiejszego potentata przemysłu silnikowego.

Pierwszą swoją pracę rozpoczął na stanowisku tokarza. Jednocześnie uczył się w przyzakładowej zasadniczej szkole zawodowej, a po jej ukończeniu kontynuował naukę w Technikum Mechanicznym. Po uzyskaniu dyplomu technika awansował w 1968 r. na mistrza. Jednak po dwóch latach pracy na tym stanowisku powrócił do zawodu tokarza i jest mu wierny — jak sam powiedział — aż do dnia dzisiejszego. Obecnie należy do przodujących tokarzy wydziału, w którym pracuje.

Andrzej Gilak sprawdził się pod tym względem niejednokrotnie. Wiele razy dawał dowody poświęcenia. Można by o jego pracy napisać całą kronikę, w której każdy dzień znaczy świadomość celu, wysiłek i umiejętność pokonywania trudności.

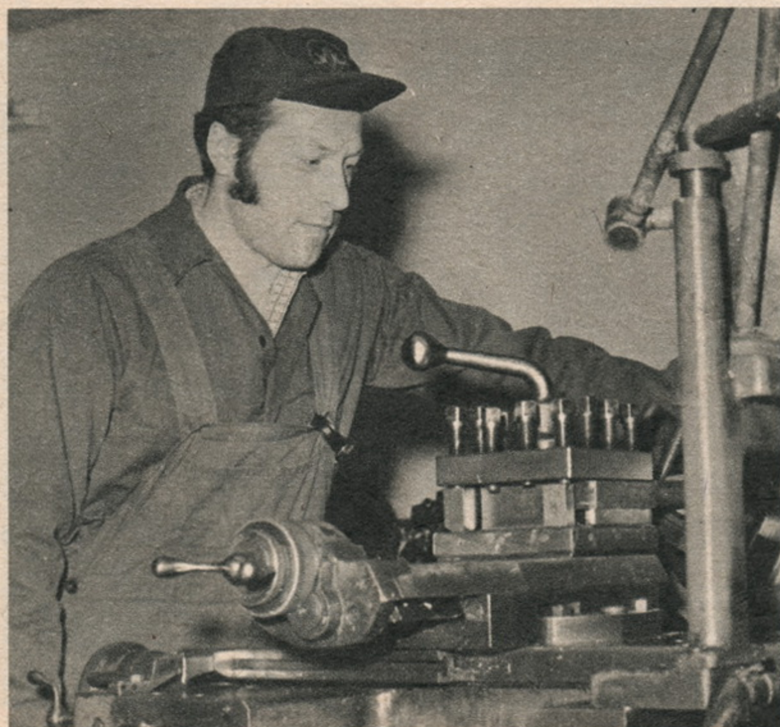
Andrzej Gilak, członek partii od 1963 r., członek egzekutywy POP i OOP, jest jednym z najbardziej zasłużonych pracowników przedsiębiorstwa. Jak na stosunkowo młody wiek ma sporo wyróżnień i odznaczeń m. in. List Pochwalny I sekretarza KC PZPR, Srebrny Krzyż Zasługi, srebrną i złotą Odznakę Przodownika Pracy Socjalistycznej, Odznakę Zasłużonego Pracownika WSK.

Andrzej Gilak wybrany został delegatem na VII Zjazd PZPR spośród liczącej ponad 1300 członków zakładowej organizacji partyjnej. Wyboru dokonano świadomie i trafnie. Jest człowiekiem zasłużonym w swojej pracy, sumiennym i prawym — po prostu jest wzorem dla załogi. Oto co mówi o najważniejszych zadaniach.

— Mobilizacja załogi wokół zadań produkcyjnych oraz partyjna dyscyplina pracy, to główny cel. Szczególnie należy przeciwdziałać nierytmiczności produkcji, będącej konsekwencją nierytmicznych dostaw materiałów. Z tego bowiem wynikają problemy jakości produkcji, dyscypliny, wykorzystania czasu pracy i fluktuacji załogi. I o tym bym mówił, gdybym miał zabrać głos z trybuny zjazdowej. Dodałbym jeszcze, że nie słowami osiąga się sukcesy, lecz pracą i dobrym przykładem, dowodzącym współodpowiedzialności za podjętą produkcję, rosnącej więzi z zakładem oraz poczucia obowiązku.

Takie jest credo życiowe Andrzeja Gilaka, delegata na VII Zjazd z kaliskiej Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL".

KAZIMIERZ METKO



Andrzej Gilak z WSK „PZL" w Kaliszu. Zdjęcie: J. Montelatyc



Rozalia Borowcowa z WSK „PZL" w Rzeszowie. Zdjęcie: A. Burek

WARUNKI PRACY — TO JAKOŚĆ NASZEGO ŻYCIA

JESZCZE kilka lat temu wydziały metalurgiczne były zaledwie cząstką wartości produkcji rzeszowskiej WSK. Dziś Zakład Metalurgiczny nie tylko dogania Zakład Mechaniczny, ale już niebawem obejmie przewodnictwo. Stało się to dzięki uruchomionej w 1974 r. nowej Odlewni Żeliwa, jednego z największych zakładów odlewniczych w kraju.

Rozalia Borowcowa pracuje jako ustawiacz placówki rdzeniarni Odlewni Aluminium — wydziału, który w latach pięćdziesiątych dał podstawę do rozwoju swych dwóch następców: wspomnianej już Odlewni Żeliwa i Odlewni Precyzyjnej. A „stara" odlewnia aluminium nie jest już wydziałem, którym można by było się zachwycać; przestarzałe urządzenia, ogólna ciasnota, braki w wentylacji, przestarzała technologia. Nie opłaci się nawet modernizacja tego wydziału, produkcja przejdzie do nowego, tu natomiast będzie zakład remontowy urządzeń odlewniczych. Ale zanim to nastąpi, sami pracownicy zadbali o porządek, wyremontowali co się dało. Dzięki swej pracy mogą mówić o tym, że polepszyły się im w pewnym stopniu warunki pracy.

Ale wróćmy do naszej rozmówczyni, której na zakładowej konferencji partyjnej powierzono mandat delegata na VII Zjazd. Nie otrzymała go przypadkowo. Rozalia Borowcowa jest znaną działaczką społeczną, członkiem Komitetu Miejskiego i Zakładowego PZPR. Nieobce są jej sprawy produkcyjne, jako że pracuje w odlewni ponad 20 lat, a także sprawy miasta. Jest też bowiem radną MRN, członkiem Podkomisji Prawa i Porządku. Nieraz aż dziw bierze, skąd kobieta znajduje czas na pełnienie tak wielu funkcji społecznych — ma przecież dom, rodzinę i pracuje zawodowo na różne zmiany. Widać, że po prostu dobrze umiała sobie ułożyć domowe życie.

„Mogę bez obawy i kłopotów poświęcić nieraz dużo czasu na pracę społeczną — powiedziała nam — bo wiem, że ludzie potrzebują pomocy. Na przykład sprawa przyjęcia dzieci naszych pracownic do żłobków i przedszkoli jest jedną z najtrudniejszych do rozwiązania. Problem mieszkań, usług i handlu też można by lepiej zorganizować. Jeżeli mowa o organizacji, to niemało jest do zrobienia w tym zakresie w naszym zakładzie. Chodzi o organizację stanowisk roboczych. Jeżeli robotnik będzie miał dostarczoną robotę i dobre narzędzia, to i dyscyplina poprawi się i należycie zostanie wykorzystany czas pracy. Sprawy te zostały ujęte w Wytycznych na VII Zjazd. W nich zapowiedziana jest dalsza poprawa warunków socjalno-bytowych. To cieszy. My kobiety przecież odczuliśmy najlepiej ulgę po przyznaniu nam wielu uprawnień. Wierzę, że wszystkie zapowiedziane w Wytycznych kierunki dalszej poprawy jakości pracy i warunków życia będą konsekwentnie realizowane, że uzyskamy jeszcze lepsze wyniki.

ZYGMUNT KLATKA

DELEGACI NA VII ZJAZD PZPR z lotnictwa i przemysłu lotniczego

ROZALIA BOROWIEC — ustawiacz rdzeni z WSK „PZL" w Rzeszowie.
JAN CHYLIŃSKI — zastępca przewodniczącego Komisji Planowania przy Radzie Ministrów, wiceprezes Zarządu Głównego Aeroklubu PRL.
TADEUSZ FABIAŃCZUK — kpt. mar. pil. z lotnictwa Marynarki Wojennej.
ALEKSANDER GAJDEK — traser z WSK „PZL" w Rzeszowie, poseł na Sejm PRL.
MIECZYSŁAW GOLA — monter z Zakładów PZL „Hydral" we Wrocławiu.
MARIAN HAJDUK — nawigator z PLL LOT w Warszawie.
RYSZARD JĘDRZEJEWSKI — ślusarz z WSK „PZL" Okęcie w Warszawie.
STANISŁAW KOCYŁA — ślusarz z WSK „PZL" w Świdniku.
ZDZISŁAW KOWALCZYK — ppłk z Wojsk Lotniczych.
GRAŻYNA KRAWCZYK — tokarz z WSK „PZL" w Świdniku.
JAN KRZYSZTOFIAK — mistrz obróbki mechanicznej z Wytwórni Sprzętu Mechanicznego „PZL" w Krotoszynie.
WITOLD MAJ — por. inż. z Wojsk Lotniczych.
HENRYK MICHAŁOWSKI — gen. dyw. pil., dowódca Wojsk Lotniczych.
ADAM PAROL — szlifierz z filii WSK „PZL-Świdnik" w Tomaszowie.
ROMAN PASZKOWSKI — gen. dyw. pil., dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju.
JÓZEF PIEKARCZYK — ppłk z Wojsk Obrony Powietrznej Kraju.
WŁADYSŁAW SASOR — wytaczarz, brygadzista z WSK „PZL" w Mielcu.
JERZY SOBIŚ — tokarz z WSK „PZL" Warszawa II.
EDWARD URBAN — ślusarz, brygadzista z WSK „PZL" w Mielcu.
JAN URBAŃCZYK — ślusarz z WSK „PZL" w Świdniku.
JAN WINIARSKI — kpt. z Wojsk Obrony Powietrznej Kraju.
JÓZEF ZACNY — tokarz z Wytwórni Silników Wysokoprężnych „PZL" w Andrychowie.
MIECZYSŁAW ZAJFRYD — zastępca członka KC PZPR, minister Komunikacji.

NA ZJAZD — Z DOROBKIEM ZAŁOGI

Już 2 października br. na Konferencji Zakładowej PZPR w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL" Warszawa II wybrano **Jerzego Sobisia** delegatem na VII Zjazd naszej partii. Dla 36-letniego tokarza precyzyjnego z Wydziału Mechanicznego było to duże wyróżnienie.

Jerzy Sobiś pracuje w WSK „PZL" Warszawa II nieprzerwanie od 1956 r. Po ukończeniu szkoły zawodowej była to jego pierwsza praca, której wierny jest do dziś. Tu doskonalił swoje umiejętności i podwyższał kwalifikacje. Od wielu już lat należy do najlepszych fachowców, którzy tak bardzo potrzebni są przy produkcji osprzętu lotniczego najwyższej jakości.

Potrafi znaleźć czas na działalność społeczną. Członkiem PZPR jest od 1965 r. Tak jak przedtem w organizacji młodzieżowej i potem w związkach zawodowych, tak teraz działa aktywnie na niwie partyjnej. Obecnie jest II sekretarzem Oddziałowej Organizacji Partyjnej na Wydziale Mechanicznym, członkiem Komitetu Zakładowego POP i członkiem Plenum Komitetu Dzielnicowego PZPR Warszawa Praga Południe.

Na VII Zjazd idzie jako reprezentant zakładu, który szczyci się pokaźnym dorobkiem kilkutysięcznej załogi. Roczne tempo wzrostu produkcji w latach 1971—1975 wyniosło w przedsiębiorstwie średnio 12,5 proc. Wszystko wskazuje na to, że produkcja w 1975 r. będzie o ok. 80 proc. wyższa niż w roku 1970, przy zatrudnieniu wyższym zaledwie o 2,3 proc. Tak więc 80-procentowy przyrost produkcji zostanie osiągnięty aż w 97 proc. wydajnością pracy. Średnia płaca na jednego zatrudnionego netto wzrosła w tym pięcioleciu o ponad 47 proc., czyli przeciętnie o 1 360 złotych miesięcznie. W uznaniu dobrych wyników produkcyjnych i ekonomicznych przedsiębiorstwa, z dniem 1 lipca br. przyznano dodatki stażowe tym wszystkim członkom załogi, którzy swoim zaangażowaniem i wydajną, wieloletnią pracą przyczyniają się do osiągania dobrych wyników produkcyjnych.

Wyniki WSK „PZL" Warszawa II świadczą o wysokim zaangażowaniu załogi w realizację trudnego i napiętego, ale realnego programu. Zadania produkcyjne na okres trzech kwartałów roku bieżącego wykonane zostały w 101,3 proc. Są one wyższe o 14 proc., niż w analogicznym okresie ubiegłego roku. Podkreślić przy tym trzeba, że cały przyrost produkcji w tym okresie osiągnięty został bez wzrostu zatrudnienia, czyli wydajnością pracy.

W dniu 30 września br. załoga WSK „PZL" Warszawa II zameldowała o wykonaniu planu pięcioletniego. Tak więc zadania pięciolatki zostaną przekroczone o wartość produkcji całego czwartego kwartału br. Sukcesywnie wykonywane jest zobowiązanie załogi o wypracowaniu dodatkowej produkcji wartości 12 milionów złotych. Już dziś można z całą pewnością stwierdzić, że będzie ono w pełni zrealizowane.

Jerzy Sobiś zdaje sobie sprawę z zaufania, jakim obdarzyli go towarzysze pracy.

— Będę starał się godnie reprezentować na Zjeździe wszystkich ośmiuset towarzyszy z naszej organizacji partyjnej i całą naszą załogę, a także przemysł lotniczy — powiedział nam **Jerzy Sobiś** z WSK „PZL" Warszawa II, delegat na VII Zjazd partii.

(kh)

Jerzy Sobiś z WSK „PZL" Warszawa II. Zdjęcie: „Drogowskazy"





POWIETRZNY ZWIAD "SKRZYDLATEJ" (8)

Henryk Kucharski korespondencja własna z pokładu "Wilgi"



Główny budynek Centrum Szybowcowego w Lesznie Wlkp.

Leszczyńskie CENTRUM

Niemal każdy, kto interesuje się bliżej lotnictwem sportowym, bywa w Lesznie Wlkp. co roku kilkakrotnie. Miejscowe Centrum Wyszkolenia Lotniczego lub według starej oraz bardziej znanej i właściwszej nazwy — Centrum Szybowcowe, przyciąga jak magnes. Odwiedziliśmy i my, nie po raz pierwszy w tym roku, leszczyńskie Centrum.

Leszczyńskie Centrum — zgodnie ze swym przeznaczeniem i spełnianą rolą — jest przede wszystkim Mekką szybowników. Pełno ich tu od wczesnej wiosny do jesieni, przez cały czas występowania termiki, którą można wykorzystać do bezsilnikowych przelotów. W sprzyjającą lataniu pogodę pustoszeją pełne szybowców hangary. „Jantary", „Cobry", „Foki" i „Piraty" zaczynają swój podniebny balet który stał się już symbolem lotniczego Leszna.

Treningowe zgrupowania kadry juniorów i seniorów, zawody szybowcowe oraz turnusy wyczynowe pilotów z całego kraju wypełniają każdy sezon. Bogaty w osiągnięcia rok bieżący nie należał wcale do wyjątkowych. Ponad **8 200** lotów w czasie **12 700** godzin oraz **360 000** kilometrów przelotów, wykonanych na szybowcach, mówią same za siebie. W tych imponujących liczbach zawierają się m.in. **3** rekordy świata i **11** rekordów Polski, **42** przeloty ponad 500 km, w tym dwa przeloty docelowo-powrotne ponad 800 km, dwa trójkąty ponad 750 km i docel-powrót ponad 700 km. Wielu z blisko **400** szybowników, którzy latali w br. w Lesznie, startowało w organizowanych tu zawodach i mistrzostwach.

Imprezą o najwyższej randze były niewątpliwie II Międzynarodowe Kobiece Zawody Szybowcowe, które zgromadziły na starcie w Lesznie czołowe szybowniczki świata. Tu także rozegrano XX Szybowcowe Mistrzostwa Polski, IX Krajowe Zawody Szybowcowe Kobiet i III Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów. Przez leszczyńskie Centrum przewinęli się wszyscy polscy szybownicy, którzy mają cokolwiek do powiedzenia w lataniu wyczynowym.

Suche kwitowanie największych nawet osiągnięć nie oddaje jednak olbrzymiego bogactwa przeżyć i wrażeń, atmosfery sportowej walki z rywalami, czasem i przestrzenią. Każdy z tysięcy lotów przynosił satysfakcję bądź niedosyt, zwycięstwo nad aurą, rywalami lub samym sobą. Latem na leszczyńskim lotnisku czuje się tę niepowtarzalność szerokiego oddechu szybownictwem, radość i pełnię życia. Centrum było świadkiem triumfu trzech Polek — Adeli Dankowskiej, Pelagii Majewskiej i Marii Popiołek w bezpośredniej rywalizacji z najlepszymi pilotkami świata. Tu zdobyli swe pierwsze tytuły mistrzów Polski — Julian Ziobro w klasie otwartej, Stefan Makne w klasie standard i Anrzej Śmielkiewicz wśród juniorów. Do swych największych sukcesów nawiązała Maksymiliana Paszyc, wygrywając rywalizację w krajowych zawodach kobiet.

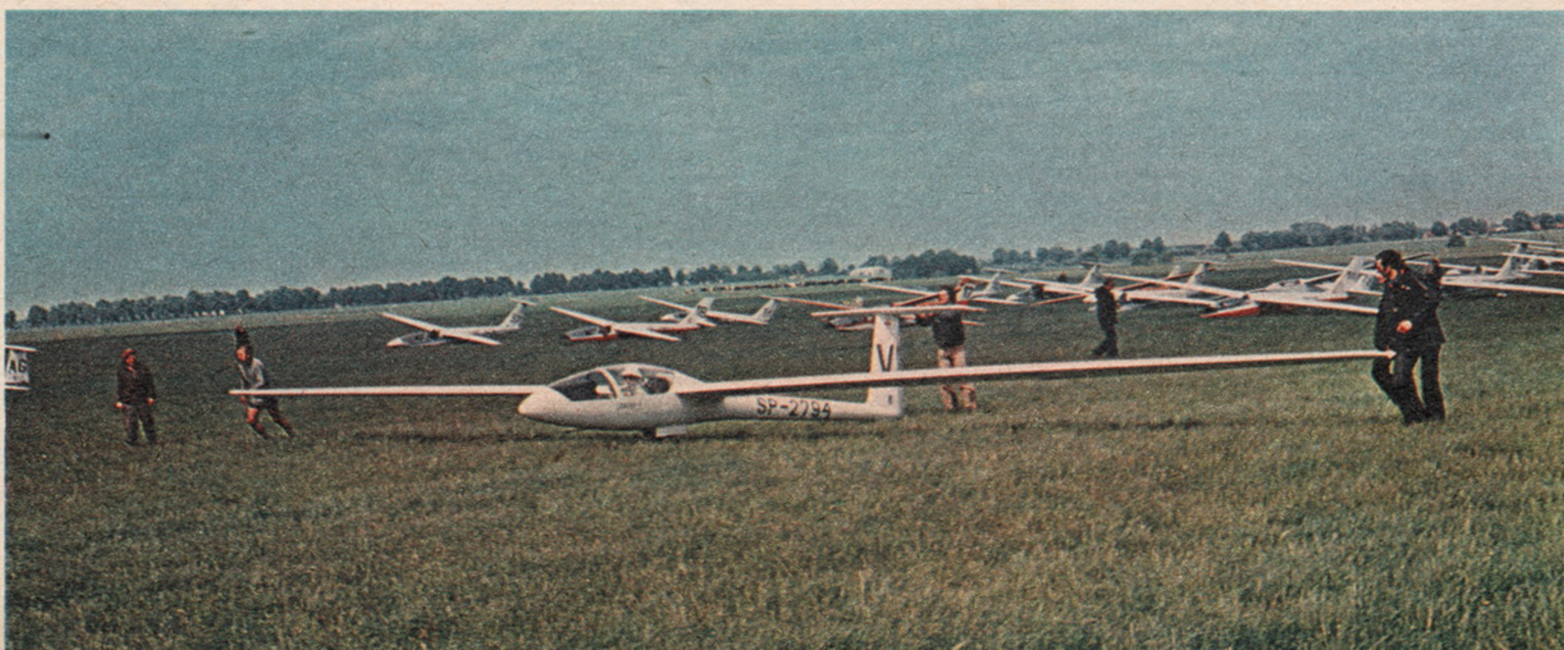
Z Leszna, na długich skrzydłach „Jantarów-1" i „Halnego", startowali wielokrotnie po rekordy czołowi piloci. Największy plon zebrała Adela Dankowska, która w br. ustanowiła 3 rekordy świata i 7 rekordów Polski. Wartościowe rekordy kraju, po starcie z Leszna, ustanowili także Janusz Centka, Edward Popiołek, Henryk Muszczyński.

Jak na początku wspomniałem, leszczyńskie Centrum chociaż szybowcowe służy także, w miarę swoich możliwości, innym rodzajom działalności lotniczej i wyjątkowo pozalotniczej, przede wszystkim w okresie jesienno-zimowym. W roku bieżącym odbyły się w Lesznie także XVIII Samolotowe Mistrzostwa Polski Rajdowo-Nawigacyjne, mistrzostwa Polski modeli latających, dwa kursy mechaników lotniczych i kurs instruktorów szybowcowych, praktyka studentów z wydziału Mechanicznego, Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej, okresowe sesje Państwowej Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej i inne.

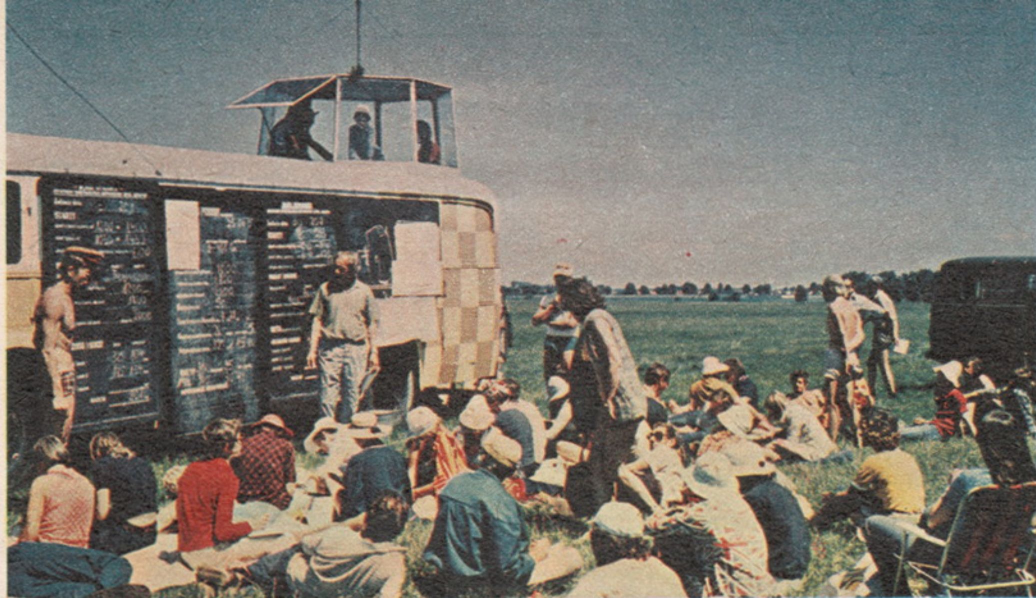
Warto jeszcze dodać, że CWL umożliwia także latanie szybowcowe pilotom zagranicznym — odpłatnie, za dewizy.

Na starcie XX Szybowcowych Mistrzostw Polski w Lesznie. Na pierwszym planie „Jantar-1".

Zdjęcia: Bernard Koszewski (1) i Henryk Kucharski (5).



Znaczona sukcesami praca ośrodka, i to przez okrągły rok, wymaga ogromnego wysiłku całej 60-osobowej kadry pracowniczej Centrum. Od kilku lat prężnie kieruje ośrodkiem Stanisław Kolasa. W sprawach propagandowych skutecznie wspomagany jest on przez swą zastępczynię, Irenę Gzyl. Kadrze instruktorskiej przewodzi od lat doświadczony Józef Dankowski, szef wyszkolenia i trener kadry narodowej. Instruktorzy lotniczy, to mieszanka rutyny z młodością: żywa historia CWL i wychowawca wielu pilotów Janusz Kolanowski, doświadczona Adela Dankowska, Ireneusz Dobczyński, Krzysztof Kalinowski, Janusz Centka, Andrzej Prawicki i Stanisław Wujczak. Wśród kadry technicznej jest wielu znakomitych i wszechstronnych fachowców. Ich kwalifikacje i ofiarność wystawiane są bardzo często na najcięższe próby, wynikające z codziennej działalności Centrum. Kilkadziesiąt szybowców i kilkanaście samolotów, a także transport kołowy, zawsze są jednak sprawne na czas i gotowe do lotu bądź do drogi. Trudno tu wymienić wszystkich, którzy na to zasługują. Niech więc kilka przypadkowo wybranych nazwisk będzie świadectwem wysokiej oceny pracowników całego działu technicznego: szef techniczny Janusz Michor, mechanicy — Mieczysław Wilczak, Kazimierz Mikołajczyk, Witold Poniży, Eugeniusz Czuczwara i inni. Na wysoką ocenę zasługuje także personel administracyjny i gospodarczy CWL.



Odprawa przed konkurencją — znak, że w Lesznie odbywają się kolejne zawody szybowcowe.

W leszczyńskim Centrum jak rzadko gdzie można mówić o ofiarnym zespole ludzkim, którego codzienna praca leży u podstaw tegorocznych sukcesów.



Uczestniczki tegorocznych II Międzynarodowych Kobiecych Zawodów Szybowcowych w Lesznie. Od lewej: Adela Dankowska, Cvetka Klančnik-Belin (Jugosławia), Gabriel Litt (Belgia) i Gisela König (RFN).

Ośrodek może także zawsze liczyć na oddanych działaczy społecznych skupionych w Towarzystwie Przyjaciół Sportów Lotniczych. Do tradycji należy dobra współpraca ośrodka z władzami partyjnymi i administracyjnymi. Szczególną jednak troską otaczają CWL władze nowego województwa leszczyńskiego, z I sekretarzem KW PZPR **Stanisławem Kuleszą** i wojewodą **Eugeniuszem Pacią**. Centrum Szybowcowe jest też oczkiem w głowie Aeroklubu PRL, który na miarę swoich sił i środków stara się by Leszno spełniało dobrze swoje niełatwe zadania, by wszyscy, którzy korzystają z usług Centrum, wyjeżdżali z niego zadowoleni.

W roku bieżącym m.in. wybudowano stację paliw, wyposażono główny administracyjno-hotelowy budynek w nowe meble. Przestała jednak działać sauna, a w przypadku deszczu przez nieszczelne okna leją się do pokojów strumienie wody. Ożywiona działalność Centrum powoduje, że 70 miejsc hotelowych nie zabezpiecza na ogół potrzeb. Podczas większych imprez wstawia się więc dodatkowe łóżka polowe gdzie się da, m.in. na sali gimnastycznej. Takich spraw „przyziemnych", wymagających rozwiązania jest więcej.

Z lotu ptaka leszczyńskie Centrum Szybowcowe wygląda bardzo okazale. Na skraju nowej stolicy województwa już z daleka widać wielkie i gładkie jak stół zielone pole wzlotów, nowoczesny budynek administracyjno-hotelowy z wieżą kontroli ruchu, opodal „stary" murowany hangar z obszernymi pomieszczeniami zaplecza technicznego, dalej garaże oraz dwa metalowe, bliźniacze hangary i stacja paliw. Cieszą oczy ładne elewacje i świeża farba tynków. Jest też otwarty basen kąpielowy. Całość połączona betonowymi chodnikami oraz okolona kwietnikami i zieleńcami dobrze świadczy o gospodarzach.

Leszczyńskie, to jeden z ważnych w kraju regionów rolniczych, to województwo przodujące w wysokotowarowej produkcji rolnej, ważny eksporter bydła hodowlanego, owiec i trzody chlewnej. Stolica nowego województwa, Leszno, dla lotników całego kraju i zagranicy to także ważny ośrodek lotniczego życia i szybowcowa stolica Polski. Leszczyńskie Centrum Szybowcowe jest dobrą wizytówką swego miasta i regionu, a także całego naszego lotnictwa sportowego.

Wojewódzkie dziś Leszno, nie chcąc rezygnować z Centrum, mówi także coraz częściej o... Aeroklubie Leszczyńskim. Kilkudziesięcioosobowa już grupa miejscowej lotniczej młodzieży i pracowników CWL oraz grono działaczy skupionych w Towarzystwie Przyjaciół Sportów Lotniczych stanowiłyby dobry zalążek aeroklubu wojewódzkiego.

W każdym razie Centrum Szybowcowe nie powinno nic uronić ze swej dotychczasowej roli i znaczenia, a miejscowa młodzież powinna mieć szerokie możliwości uprawiania sportów lotniczych. Znając zapał i pracowitość działaczy oraz przychylność miejscowych władz jesteśmy przekonani, że leszczyńskie Centrum w dalszym ciągu dobrze będzie służyć regionowi i całemu lotnictwu.

Janusz Centka, instruktor lotniczy Centrum, szybowcowy rekordzista Polski.



Widok z wieży kontroli ruchu na hangary i lotnisko leszczyńskiego Centrum.



SPOJRZENIE W PRZYSZŁOŚĆ

W sierpniu 1950 r. do biura Gminnej Rady Narodowej w Mełgwi — wioski oddalonej o ok. 12 km od Lublina — wpłynęło zarządzenie ministra Przemysłu i Handlu tej treści „Należy wykopać dwa ha kartofli i wykarczować pobliski las należący do miejscowych rolników, gdyż tereny te są niezbędne do zbudowania zakładu i osiedla robotniczego.

Taki był początek — pierwsze hale stawiane w lesie, błoto po kolana, baraki zamiast M-3 i ci, którzy tworzyli dzisiejszy dzień WSK i Świdnika — ludzie, zjeżdżający się z całej Polski, by tu właśnie szukać swego miejsca w życiu. Wśród tych, którzy przybyli w 1953 r., był **Jan Urbańczyk — delegat załogi WSK „PZL" w Świdniku na VII Zjazd PZPR.**

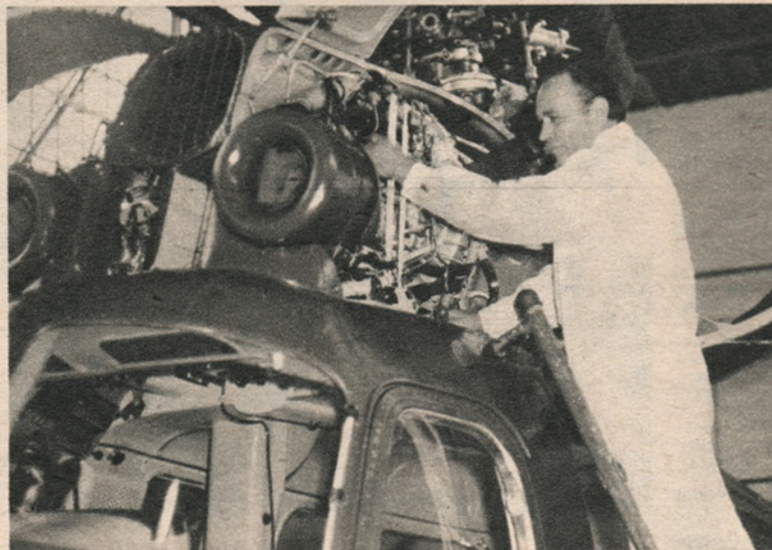
* * *

— Nie jestem zwolennikiem zbyt częstego oglądania się w przeszłość i roztrząsania tego co minęło — mówi Jan Urbańczyk. — Zboże rosnące tuż pod oknami nowych bloków, gumowce sprzedawane na talony, piecyki na węgiel drzewny, służące do ogrzewania hali w czasie zimy — to tylko elementy dodające wspomnieniom kolorytu. Z upływem lat następuje coraz bogatsze i bardziej szczegółowe przekazywanie wspomnień już nie tylko synom i córkom urodzonym w Świdniku, ale i wnukom. To co się wtedy liczyło i co wiązało ludzi z tym miejscem — to praca w przemyśle i w zakładzie, z fascynującym przymiotnikiem w tytule: lotniczy.

Młodego człowieka, jakim wtedy byłem, skusiła głównie nauka. Zafascynowanie pracą przyszło z czasem. Doskonaliłem swoje umiejętności, nabywałem doświadczenia, a tym samym wiązałem się z zakładem i ze środowiskiem. Praca nie była lekka, odpowiedzialność za rodzinę (żona i troje dzieci — każde z nich pracowało lub pracuje w WSK) mobilizowały do wysiłku i pokonywania trudności. To dawało satysfakcję i dzisiaj — bez obawy posądzenia mnie o patos — mogę powiedzieć, że jestem dumny, iż pracuję w takim zakładzie.

Przez tych dwadzieścia kilka lat osiągnęliśmy naprawdę dużo. Jest nasza wytwórnia producentem śmigłowców liczących się w świecie. Produkujemy sprzęt dobry, o coraz lepszych parametrach i nowocześniejszych rozwiązaniach konstrukcyjnych. Śmigłowce ze znakiem WSK służą lotnictwu sanitarnemu, rolnictwu, są w dyspozycji zakładów przemysłowych, żeglugi morskiej, a nawet... telewizji.

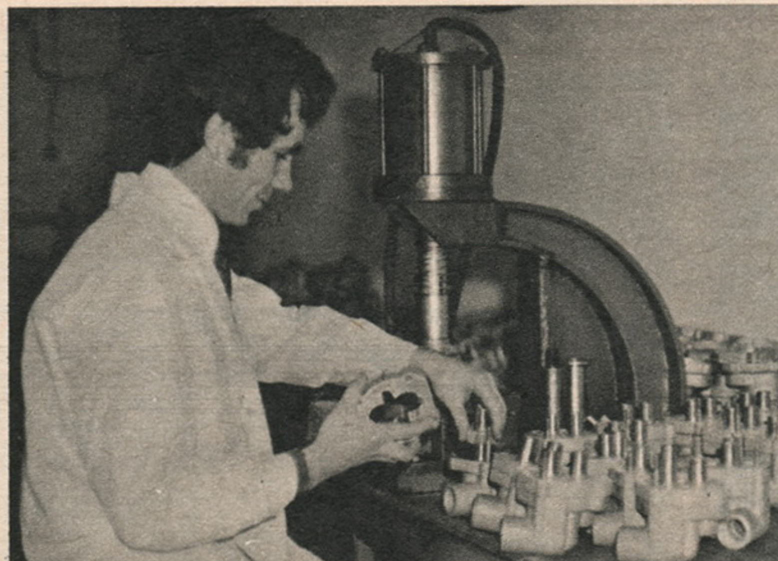
Kończąca się pięciolatka jest bardzo znacząca w historii naszego zakładu. Charakterystycznym jej znakiem jest stale rosnąca dynamika produkcji — w porównaniu do roku 1970 osiągnęliśmy wzrost o 81,3 proc. Jest to wskaźnik wzrostu produkcji wyższy od średniej krajowej i wojewódzkiej. Dostawa towarów na rynek wzrosła o 55,8 proc., a produkcja eksportowa o 61,3 proc. Tak duży wzrost produkcji osiągnęliśmy w głównej mierze dzięki wzrostowi wydajności pracy. Było to możliwe dzięki dobrej pracy całej załogi, dzięki coraz lepszej organizacji pracy, coraz bardziej nowoczesnemu uzbrojeniu w środki techniczne.



Jan Urbańczyk z WSK „PZL" w Świdniku.

— Dzień 21 lipca 1973 r. pozostanie w mej pamięci na długo. Wiąże się on bowiem z wydarzeniem, które było możliwe tylko dzięki osobistemu zaangażowaniu, samozaparciu i ogromnej pracy wielu ludzi; konstruktorów, technologów i załogi wydziału. Tego dnia po rocznych przygotowaniach wystartował z lotniska pierwszy świdnicki... szybowiec „Pirat". Tak więc WSK w Świdniku stała się nie tylko producentem i eksporterem śmigłowców, ale i szybowców.

Rozpoczęcie produkcji „Pirata" wiązało się ściśle z zagospodarowywaniem rezerw produkcyjnych w zakładzie, a wniosek taki postawiła sama załoga. Całości przedsięwzięcia przyświecało „zielone światło" dla lotnictwa po VI Zjeździe KC PZPR 2 listopada 1972 r. Rozmowy z Zakładami Szybowcowymi w Bielsku-Białej przybrały już bardzo konkretne kształty harmonogramów przeniesienia produkcji „Pirata" do WSK. Warunkiem było uruchomienie produkcji w 1973 r. i wykonanie określonej planami liczby szybowców. Niejako „po drodze" załatwiono sprawę lokalizacji wydziału, przełamano wiele kłopotów z zaopatrzeniem w biel lotniczą i sklejkę, zaadaptowano dokumentację konstrukcyjną i technologiczną. O ogromie przeprowadzanych prac świadczy już tylko jedna liczba: „Pirat" składa się z ok. 10 000 części, a każda z nich musi spełniać określone wymagania, gwarantujące nie tylko piękno sylwetki, ale przede wszystkim bezpieczeństwo pilota. Ten nowy produkt naszego zakładu zawdzięczamy takim ludziom jak **Tadeusz Stroiński, Henryk Dec, inż. Roman Sopiński,** mistrzom: **Leonowi Nazarukowi** i **Stefanowi Gumieniużkowi** i po prostu całej załodze wydziału, która potrafiła osiągnąć to, że pierwszy lot „Pirata" stał się sukcesem wszystkich zainteresowanych.



Stanisław Kocyła z WSK „PZL" w Świdniku. Zdjęcia: S. Motaj (2)

W mojej rozmowie z Janem Urbańczykiem nie zabrakło i dyskusji o tym co lepsze — śmigłowiec czy samolot. Chodziło o ich zastosowanie w rolnictwie do opryskiwania, opylania i nawożenia upraw. Na początku bieżącego roku utworzono bowiem w WSK wydział usług agrolotniczych. I tutaj inicjatywa wyszła od załogi — grupka zapaleńców stwierdziła pewnego dnia, że skoro produkujemy śmigłowce z aparaturą agro, to dlaczego nie mamy sami świadczyć usług dla rolnictwa — zakład ma przecież świetnych pilotów i mechaników. I tak w Kombinacie PGR w Kietrzu rozpoczęła się wspólna nauka pilotów i rolników. Przede wszystkim wydano zdecydowaną walkę chowaczowi czterozębnemu, podobniakowi i bukwiaczkowi, które są niezwykle groźnymi szkodnikami rzepaku. Zwycięstwo było pełne — nie tylko wytępiono szkodniki, ale i zaoszczędzono czas tak ważny w realizacji prac polowych, dyktowanych przez terminy wzrostu i rozwoju roślin. Używając śmigłowca do opryskiwań 1 400 ha rzepaku, uporano się z tą pracą w ciągu 3 dni. Tradycyjną metodę trwałoby to pięciokrotnie dłużej i pracować by musiało 20 zespołów w układzie: traktor i opryskiwacz.

Do rytmu pracy rolników w okresie nasilenia prac polowych dostosowały się załogi. Dla rolnika ważne jest wykonanie prac we właściwym terminie — przeprowadzenie oprysków i nawożenia pogłównego przed kwitnięciem rzepaku, opylanie pszenicy aminopielikiem, zanim roślina w procesie wzrostu uzyska drugie kolanko. Tego wszystkiego nauczyli się piloci od rolników. I była to nauka konieczna — nie zawsze bowiem to, co jest potrzebne dla prawidłowej pracy śmigłowca, odpowiada warunkom, jakich wymagają uprawy. Wspólna praca i wspólna nauka są gwarantem tego, że w roku przyszłym zastosowanie śmigłowca w pracach rolniczych w naszym kraju będzie już nie czymś nowym, ale praktyką tak codzienną jak praca kombajnów w czasie żniw. Potwierdzeniem tego jest podziękowanie Zjednoczenia Państwowych Przedsiębiorstw Gospodarki Rolnej przesłane załodze WSK:

„Pragniemy przekazać serdeczne pozdrowienia i podziękowania załodze WSK w Świdniku, a w szczególności wszystkim pracownikom współpracującym z nami i pracującym dla nas oraz tym wszystkim, którzy dopomogli w pierwszych próbach i wdrożeniu śmigłowca do praktyki rolniczej. Naszym zdaniem fakt ten stanowi milowy krok naprzód w technice stosowania zabiegów ochrony roślin, a sam śmigłowiec Mi-2 będzie dla nas rolników orężem w walce o wyższe plony".

MAŁGORZATA TARNOWSKA



SAMOLOTY PLL LOT

Jednym z zasadniczych czynników decydujących o nowoczesności przedsiębiorstwa transportu lotniczego jest sprzęt latający — samoloty, ich liczba, rodzaj napędu, charakterystyka typów. Najwięcej samolotów posiadał LOT w pierwszych latach po wojnie. Na przykład w 1950 r. dysponował on pokaźnym ilościowo parkiem maszyn latających, bo aż 46 samolotami. Cóż z tego, jeżeli aż 35 to Li-2 i C-47, które swoje najlepsze czasy spędziły na wojnie służąc do transportu wojska i sprzętu wojskowego. Zdolność przewozowa tych maszyn była — z dzisiejszego punktu widzenia — niezwykła.

Pierwszy okres zdecydowanej modernizacji samolotów LOTU to lata 1961—1965, kiedy do użytkowania wchodzą pierwsze turbośmigłowe Iły-18. Te czterosilnikowe samoloty, mogące zabierać ok. stu pasażerów na pokład i osiągające prędkość przelotową rzędu 650 km/h, stanowiły wyraźny skok w kierunku unowocześnienia naszych linii lotniczych. Wkrótce potem na linie zagraniczne i krajowe wchodzi nowy typ samolotu z napędem turbośmigłowym — An-24. Iły-18 i Any-24 do dziś doskonale służą w przewozach tak międzynarodowych jak i krajowych. Ale już wtedy okazało się, że o nowoczesności mogą mówić przede wszystkim te towarzystwa, które eksploatują samoloty odrzutowe. Pierwsze samoloty tego typu — Tu-134, weszły do służby w LOCIE w latach 1968—69. Był to jednak mały zastrzyk nowoczesności, bo główną pracę przewozową wykonywały w dalszym ciągu Iły-18, Iły-14. i Any-24. Średnia prędkość przelotowa na liniach zagranicznych w 1970 r. wynosiła 589 km/h, a na liniach krajowych 340 km/h. W związku z użytkowaniem na liniach zagranicznych również małych samolotów An-24, średnia liczba osób przewożonych w samolotach wynosiła w tym okresie niespełna 40 osób.

W 1971 r. zapadły niesłychanie ważne dla LOTU decyzje naczelnych władz partyjnych i rządowych, odnośnie zakupu nowoczesnych, dalekodystansowych samolotów Ił-62. Rozpoczęły się rozmowy z naszym radzieckim dostawcą i niedługo później w Domu Kultury Radzieckiej w Warszawie dyrektor PLL LOT mgr inż. W. Wilanowski podpisał, wspólnie z przedstawicielami centrali handlowej, kontrakt na zakup trzech samolotów.

Dla LOTU rozpoczął się niesłychanie ważny etap przygotowań do ich eksploatacji. Ił-62 stanowić miał skok w kierunku nowoczesności. W porównaniu z dotychczas posiadanymi samolotami zmiany były duże — nie tylko w pojemności (dotychczas największe Iły-18 zabierały po 100 pasażerów, zaś Iły-62 obliczone zostały na 162—168 osób), ale przede wszystkim w nowoczesności konstrukcji. Trudno było porównać wyposażenie elektroniczne nowych transatlantyków ze skromnym wyposażeniem dość powszechnych jeszcze wówczas w LOCIE Iłów-14.

W marcu i kwietniu 1972 r. LOT otrzymał pierwsze dwa samoloty Ił-62. Trzeci z zamówionych samolotów dostarczony został w marcu 1973 r. Samoloty te otrzymały imiona słynnych Polaków: Mikołaja Kopernika, Tadeusza Kościuszki i Fryderyka Chopina. A oto kilka podstawowych danych o tych samolotach: rozpiętość skrzydeł — 43 m, długość — 53 m, wysokość od ziemi do szczytu statecznika pionowego — 12 m, maksymalny ciężar do startu — blisko 162 tony, maksymalny udźwig handlowy — 23 tony, prędkość przelotowa — 800—900 km/h. Liczba miejsc pasażerskich — 162.

Modernizacja parku samolotowego nie zakończyła się na 3 Iłach-62. Wkrótce potem zamówiono dwa dalsze samoloty tego typu oraz trzy odrzutowce średniego zasięgu typu Tu-134A. Te nowe samoloty weszły do eksploatacji w 1974 r. Było to zakończenie pierwszego etapu gruntownej modernizacji samolotów PLL LOT. Obecnie LOT posiada samoloty wyłącznie z napędem odrzutowym i turbośmigłowym. Pozwala to na znaczne usprawnienie gospodarki materiałami pędnymi, gdyż wszystkie latają na lotniczej nafcie. LOT ma obecnie w zasadzie tylko cztery typy samolotów: turbośmigłowe An-24 i Ił-18 oraz odrzutowe Tu-134 (i Tu-134A) oraz Ił-62. Ta mała liczba typów samolotów jest dla przedsiębiorstwa bardzo korzystna. Im mniej typów, tym mniejsze zapasy części zamiennych, tym mniej skomplikowana obsługa, tym łatwiej jest przeszkolić pracowników.

Park samolotów Polskich Linii Lotniczych LOT składa się obecnie z pięciu samolotów dalekiego zasięgu Ił-62, ośmiu Tu-134 i Tu-134A, ośmiu Ił-18 i siedemnastu An-24.

Czy jest to liczba wystarczająca? Już nie. Dynamiczny wzrost przewozów i coraz wyższe wymagania klientów zmuszają do wycofywania z prestiżowych linii samolotów z napędem turbośmigłowym. Dzisiaj samoloty Ił-18, świetne, ale niestety nieco przestarzałe, wykonują jeszcze poważny procent pracy przewozowej. Niedługo trzeba będzie zastąpić je nowszymi samolotami (one wówczas przejdą do obsługi lotów czarterowych i na trasy krajowe). Na ich miejsce wejdą nowe samoloty. Przewiduje się w niedługim czasie dostawę dwóch dalszych Ił-62. Problemem pozostaje jednak obsługa linii średniego zasięgu. Tu-134 stają się już za małe. Wiele nadziei pokłada LOT w zbudowanym i oblatanym już samolocie Jak-42. Te 100—120 miejscowe samoloty byłyby bardzo przydatne na linie krajowe i krótkie trasy międzynarodowe. Być może, że zakupione zostaną nowe, jeszcze inne samoloty. Zapoczątkowana w styczniu 1971 r. modernizacja parku samolotowego Polskich Linii Lotniczych LOT trwa i jesteśmy przekonani, że już w niedługim czasie postawi LOT na równi z jego najpoważniejszymi konkurentami na trasach międzynarodowych.

HENRYK ŻWIRKO

zjednoczyć SIŁY i środki

WIKTOR WIONCZEK

Jak już informowaliśmy, 10 listopada br. odbyła się w ramach dyskusji przed VII Zjazdem PZPR narada aktywu partyjno-społecznego lotnictwa cywilnego, zorganizowana z inicjatywy organizacji partyjnej Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego. Pełna rzeczowości i żarliwego zaangażowania dyskusja przyniosła w efekcie ponad pięćdziesiąt postulatów i wniosków, które bądź to przedłożone zostaną kompetentnym organom partyjnym i państwowym, bądź staną się przedmiotem pracy wszystkich zainteresowanych, dyrekcji i organizacji partyjnych. Za naczelną dewizę tej pracy można już dziś uznać wyrażone podczas narady przekonanie, że jeśli jedna z tez na VII Zjazd partii głosi, iż celem naszym jest **„umocnienie pozycji Polski w Europie i świecie"**, to odpowiedni w tym udział musi mieć także lotnictwo.

„ZIELONE ŚWIATŁO" W ODCIENIACH

Prawie wszyscy zabierający głos w dyskusji nawiązywali do Uchwały VI Zjazdu, podkreślając jej ogromny wpływ na sukcesy szczególnie widoczne w transporcie lotniczym, co zresztą było główną intencją twórców Uchwały. Dobrze się jednak stało, że Uchwała ta pobudziła wyobraźnię i wyzwoliła wiele nowej energii oraz ambicji we wszystkich rodzajach oraz na wszystkich odcinkach lotnictwa cywilnego. W konsekwencji lotnictwo to zaczyna być coraz wyraźniej widoczne w poszczególnych dziedzinach i gałęziach gospodarki narodowej. Na uzasadnienie tych tez przytoczono w dyskusji wiele przekonywających przykładów. Równocześnie jednak przypomniano, że daleko nam jeszcze do całkowitego pozbycia się balastu tych wszystkich zaniedbań i zaległości, z jakimi weszliśmy przed czterema laty w „zielone światło". Balast ten dawał i daje znać o sobie nawet w postaci wciąż jeszcze zbyt anachronicznego myślenia w niektórych placówkach i instytucjach, z działalnością których związane są — mniej lub bardziej bezpośrednio — losy lotnictwa cywilnego. Stąd „zielone światło" miało na poszczególnych kierunkach i odcinkach działania różną intensywność i odcienie. Dla przykładu: Uchwała VI Zjazdu m.in. stwierdzała, że **„konieczne jest opracowanie przez organy planowania perspektywicznego planu rozwoju transportu lotniczego w powiązaniu z rozwojem handlu zagranicznego"**. Jak poinformował jeden z uczestników dyskusji, plan taki jest, ale, niestety, nie zatwierdzony. O opóźnionym działaniu można także mówić na marginesie przeszkód, jakie rodzą się na drodze przygotowań do utworzenia cywilnej szkoły pilotów i innych specjalistów lotniczych, nie mówiąc już o szczególnych oporach w realizacji podjętej już swego czasu decyzji o integracji lotnictwa cywilnego.

NIE MA ODWROTU OD SAMOLOTU

To — skąd inąd znane już — hasło padło na marginesie rozważań o zadaniach i perspektywach rozwoju agrolotnictwa. Ostatnimi laty nastąpiła wręcz eksplozja zapotrzebowań na tego rodzaju usługi. W PGR-ach samolot traktuje się już jako jedną z najbardziej wydajnych i ekonomicznych w eksploatacji maszyn. Doniosłą rolę do spełnienia mają też samoloty dyspozycyjne; zwłaszcza w walce o jak najefektywniejsze wykorzystywanie coraz droższego społecznie czasu. Stąd m.in. postulat skoncentrowania lotniczego sprzętu dyspozycyjnego w sposób gwarantujący jego lepsze i powszechniejsze wykorzystanie.

DOKOŃCZENIE NA STR. 10



RZECZ W ZAUFANIU

Poseł na Sejm, Aleksander Gajdek, delegat na VII Zjazd PZPR z WSK „PZL" w Rzeszowie.

Zdjęcie A. Burek

WAŻNĄ rolę w systemie wytwórczym silników lotniczych odgrywa jakość kół zębatych, stożkowych i innych oraz dokładna obróbka korpusów silników i przekładni. W tych ważnych pracach specjalizuje się wydział mechaniczny, oznaczony w rzeszowskiej WSK „PZL" nr. 54. Stale tu przybywa nowych wysoko wydajnych maszyn, tu m. in. pracują pierwsze w polskim przemyśle— japońskie centra obróbcze. A ponieważ wydział nie jest z gumy, więc ciasnota tu niepomierna.

Ale już za kilka miesięcy wydział przeniesie się do nowej hali, która w dużym stopniu rozładuje tę wielką ciasnotę i pozwoli w jednym ciągu ustawić wszystkie maszyny, które „gościnnie" zamontowane są również w innych wydziałach. Dla celów produkcji zagospodarowano niemalże każdy wolny kącik. Nic więc dziwnego, że kiedy szukałem **posła na Sejm PRL, członka Egzekutywy KW i KZ PZPR, członka Głównej Komisji Rewizyjnej PZPR — Aleksandra Gajdka**, któremu 17 października br. zakładowa organizacja partyjna powierzyła mandat delegata na VII Zjazd — nie mogłem go spotkać w hali głównej. Ale wystarczyło podać jego nazwisko, a każdy pracownik bez trudu pokazał betonowy budynek, w którym mieści się placówka traserska wydziału 54, gdzie kieruje swoją brygadą delegat i poseł rzeszowskiej WSK.

Zastajemy go właśnie przy pracy. Wraz ze swymi współpracownikami cierpliwie wyznaczał miejsca, gdzie w odlewach zostaną wywiercone otwory mocujące całość urządzeń przekładni. Jego koledzy już przyzwyczaili się do częstych wizyt u swego przełożonego, bo natychmiast przejmują jego obowiązki, a sam zainteresowany chętnie dzieli się z nami swymi radościami i kłopotami.

Zaufanie kolegów, przełożonych i środowiska, w którym się pracuje, żyje — jest najcenniejszą nagrodą za trud i wysiłek. Tej satysfakcji doznałem po raz pierwszy, kiedy wręczono mi mandat posła i teraz po raz drugi, gdy zostałem wybrany delegatem na Zjazd — mówi A. Gajdek.

Rozmawiamy o wszystkich sprawach związanych z życiem lotniczego zakładu, o rozbudowie Rzeszowa, który niemalże z dnia na dzień zmienia swoje oblicze. Traser z wydziału 54 pełniący funkcję ustawiacza, noszący dodatkowo tytuł Przodownika Pracy Socjalistycznej, z 9 (najwyższą!) grupą zaszeregowania, nie ma w sobie nic z dostojności poselskiej. Częstuje nas „Sportami", w rozmowie nie dobiera gładkich słów.

— Pracuję w rzeszowskiej WSK od czerwca 1952 r. Do partii wstąpiłem w 1954 r. Tu zdobyłem kwalifikacje zawodowe, tu uczyłem się dobrej i dokładnej lotniczej roboty, tu też zaraziłem się społeczną działalnością. Tu przeżywam swoje osobiste sukcesy i porażki.

Podkreśla, że ważną sprawą w naszym życiu jest jakość pracy. W rzeszowskim zakładzie ta jakość pracy nie jest słowem obcym. Tu nie może być miejsca na niedokładność, na zmylenie kontroli, na „przeszmuglowanie" do dalszej obróbki niesprawnej części. Silnik lotniczy musi być urządzeniem niezawodnym. Samolot to nie samochód. Na skraj szosy nie można zjechać dla usunięcia usterki...

Aby ta jakość pracy była jeszcze większa, poseł uważa, że dla przemysłu lotniczego winny być stworzone jeszcze lepsze warunki pracy, lepsze, wysoko wydajne urządzenia i maszyny, lepsze warunki mieszkaniowe (prawie 2000 osób oczekuje w WSK na swój „mały kącik"). Przemysł lotniczy wyznacza bowiem całej „maszynówce" kierunki nowatorskich rozwiązań konstrukcyjnych i usprawnień technologicznych. Wielki rozwój branży lotniczej nastąpił po VI Zjeździe. Ten trend na pewno utrzyma VII Zjazd partii — dodaje na zakończenie naszej rozmowy A. Gajdek.

ZYGMUNT KLATKA

ZJEDNOCZYĆ SIŁY I ŚRODKI

Nie ma odwrotu od samolotu przede wszystkim w transporcie i komunikacji. I to nie od samolotu w ogóle, lecz od samolotu dobrego, tj. maksymalnie przystosowanego do charakteru naszych usług i eksploatowanych tras lotniczych, umożliwiającego pominięcie wszelkich eksperymentalnych etapów w eksploatacji, gwarantującego bezawaryjność lotów i nie stwarzającego kłopotów z częściami zamiennymi. Najpilniej domaga się unowocześnienia park samolotów średniego zasięgu dla obsługi tych linii, na których obecnie eksploatowane samoloty są bądź to nie dość pojemne, bądź należą do gasnącej już generacji, a których nie można zastąpić nowoczesnymi, lecz dalekodystansowymi samolotami Il-62. Jest to zadanie na tyle ważne i ambitne, że w ostatnich latach nastąpiła już poważna modernizacja taboru latającego, w wyniku czego udział samolotów odrzutowych w ogólnej pracy przewozowej PLL LOT wzrósł z 20 proc. w 1971 roku do 56 proc. w roku 1974. Dalsza modernizacja musi więc być równoznaczna z poważnym skokiem jakościowym. **Za okoliczność sprzyjającą zarówno modernizacji sprzętu jak i dalszemu rozszerzeniu usług w transporcie lotniczym należy przede wszystkim uznać sposób rozłożenia akcentów w planie gospodarczym kolejnej pięciolatki. Chodzi tu zwłaszcza o akcent preferujący obroty handlowe z zagranicą oraz eksport usług.** PLL LOT, które zebrały już na tym odcinku sporo doświadczeń, mają szansę dalszego uaktywnienia się na tym kierunku.

POTRZEBA WIELKICH I MAŁYCH KROKÓW

„Zielone światło" dla lotnictwa, zapalone na VI Zjeździe partii, pali się dalej. Stąd postulat, by — podobnie jak na VI Zjeździe — obarczone zostało ono konkretnymi zadaniami również w uchwale VII Zjazdu. Zwłaszcza że w praktyce nakłady finansowe na jego rozwój świadczą o przywiązywaniu doń nadal poważnej wagi. Dowodem tego może być chociażby fakt, że wysokość tych nakładów przewidziana na następną pięciolatkę przewyższa znacznie łączną kwotę z dwóch poprzednich pięciolatek. Jest to już sporo, ale wciąż jeszcze mało wobec wieloletnich zaniedbań i nowych, wyższych potrzeb. Wypływają z tego określone wnioski. Podstawowy z nich sprowadza się natomiast do tego, by **bardziej uelastycznić politykę inwestycyjną**. Aktualnie obowiązująca wychodzi bowiem z założenia, że nie stać nas na rozwiązania prowizoryczne lub zastępcze; że inwestowanie powinno opierać się na wielkich krokach. Zwłaszcza w odniesieniu do infrastruktury lotniczej. Jest to — teoretycznie rzecz biorąc — założenie słuszne. Ale tylko teoretycznie, bo tych wielkich kroków należałoby już dziś zrobić kilka równocześnie, to znaczy wybudować m.in. kilka nowoczesnych lotnisk i portów lotniczych. Na to nas nie stać. Tymczasem ruch lotniczy, a w ślad za tym i przepustowość poszczególnych lotnisk i portów, musi rosnąć. Latać trzeba przy tym nie tylko więcej, ale też bezpiecznie; jest to w lotnictwie warunek podstawowy. Aby go spełnić, trzeba więc w lotnictwie respektować i stosować w praktyce również małe kroki. To znaczy **systematycznie modernizować lotniska i urządzenia lotniskowe oraz doskonalić cały system kierowania ruchem lotniczym.**

Małe kroki wydają się niezbędne także na innych odcinkach. W PLL LOT odczuwa się np. niedostateczne ich respektowanie w odniesieniu do penetracji rynków zagranicznych oraz przecierania międzynarodowych szlaków. Tu też widzieliby niektórzy tylko wielkie kroki w postaci otwierania nowych linii zagranicznych i docieranie do nowych portów. Ale takie wielkie kroki trzeba częstokroć bardzo mozolnie i pieczołowicie przygotowywać, instalując z odpowiednim wyprzedzeniem swoje, częstokroć nawet bardzo małe placówki, w z góry upatrzonych rejonach.

GDZIE KUCHAREK SZEŚĆ...

To znane powszechnie przysłowie mogło być śmiało wykorzystane jako motto większości wystąpień. Zwłaszcza zaś w tych momentach, gdy była mowa o braku koordynacji w wielu poczynaniach oraz wynikającym stąd marnotrawstwie rozpraszanych sił i środków. Na pierwszy plan wysuwa się tu coraz wyraźniejszy kryzys kadrowy, a ściślej mówiąc — alarmujący niedobór personelu latającego w poszczególnych rodzajach lotnictwa. Średnia wieku pilotów zatrudnionych w PLL LOT przesuwa się już powyżej lat 40. Z Aeroklubu PRL „pouciekali" prawie wszyscy instruktorzy, znęceni wizją lepszych warunków materialnych w innych rodzajach lotnictwa. Rezerwy, jeśli chodzi o pilotów, zostały wyczerpane. A tymczasem sam tylko LOT potrzebuje zaangażować w roku 1976 przynajmniej 40 nowych.

Podstawowym źródłem kadr, mogących potem specjalizować się w usługach innych rodzajów lotnictwa, powinien być Aeroklub PRL. Ale tenże Aeroklub — wobec narastających wciąż kłopotów finansowych — zbyt wiele energii traci na gromadzenie dochodów i przekształca się powoli w przedsiębiorstwo świadczące przeróżne usługi z lotami turystycznymi włącznie. Gospodarzy innych rodzajów lotnictwa, zwłaszcza tych zasobniejszych finansowo, niewiele to jednak obchodzi. Najwyżej, wobec widma całkowitego kryzysu kadrowego, próbują oni (jak np. ZUA) szkolić pilotów na własną rękę. Wszystko to ma niezwykle krótkie nogi i na dalszą metę jest nie do przyjęcia.

Nie do przyjęcia wydaje się też obecny system użytkowania urządzeń lotniskowych i samych lotnisk, na których częstokroć gospodaruje po kilku użytkowników, każdy na własną rękę.

Istnieje więc potrzeba konkretniejszego rozdzielenia zadań i kompetencji poszczególnych rodzajów lotnictwa z jednej strony, a z drugiej — potrzeba koordynacji działania oraz wzajemnej partycypacji w kosztach utrzymania i dalszego rozwoju. Potrzebny jest jednak do tego bardziej kompleksowy system zarządzania tym lotnictwem oraz inne zasady planowania jego rozwoju. W planowaniu tym potrzebny jest natomiast przede wszystkim... plan. Konkretny, długofalowy i zatwierdzony.

PRZEMYSŁ, PRZEMYSŁ...

Wiele głosów w dyskusji padło pod adresem przemysłu. Brzmiały zaś one chwilami jak pełna zawiedzionych nadziei skarga, bądź jak prośba pełna kurtuazyjnie ukrywanej irytacji. A więc po pierwsze: żeby jak najszybciej wyprodukować jak największą ilość samolotów PZL-106 „Kruk", z którym duże nadzieje wiąże nie tylko nasze rolnictwo, lecz czekają nań również zagraniczni klienci. Aeroklub PRL czułby się natomiast bardzo uszczęśliwiony jakąś nową konstrukcją samolotu szkolno-treningowego, bardziej efektywnego i ekonomiczniejszego w eksploatacji.

Właściwą reakcją biur konstrukcyjnych i przemysłu na aktualne potrzeby lotnictwa cywilnego byłoby też dostarczenie mu w najbliższej przyszłości rodzimego, dwusilnikowego samolotu lekkiego, produkowanego w kilku odmianach, od sanitarnej po dyspozycyjną.

I wreszcie jeszcze jedna niezwykle ważna sprawa: są opracowane prototypy rodzimych urządzeń radiolokacyjnych, pomyślanych jako podstawowe elementy wcielanej już w życie modernizacji całego systemu kierowania ruchem lotniczym. Niestety — przemysł nie chce się podjąć ich produkcji. Uczestnicy narady wyrazili jednak nadzieję, że ostatecznie przemysł znajdzie dla tej sprawy zrozumienie.

WIKTOR WIONCZEK

LOT
nowiny nowiny nowiny nowiny

Nr 165. grudzień 1975





CZYN MŁODYCH

Rzecz całą warto chyba zacząć od protokolarnego zapisu: „Praca została zorganizowana w sposób prawidłowy, w czasie jej wykonywania panował ład i porządek — wartość produkcji wykonana przez 75 osób wynosi 42 000 zł".

W Ogólnowarszawskim Czynie Młodzieży nie mogło oczywiście zabraknąć lotowskiej organizacji ZMS. Na jej apel w listopadową niedzielę zgłosiło się w hangarze na Okęciu 75 osób. Większość z nich to pracownicy działów, którzy nie mają na co dzień kontaktów z techniką.

Zadania nie były wcale takie proste. Na pierwszy ogień poszły fotele z transatlantyka SP-LAB „Tadeusz Kościuszko". Należało dokonać całkowitego demontażu ich pokryć. Sceptycy kiwali głowami z powątpiewaniem czy dziewczęta dadzą sobie z tym radę. Nie zawiodły, choć trzeba było widzieć wydłużające się z minuty na minutę buziaki, gdy palce pokłute przez tapicerskie pineski coraz boleśniej dawały o sobie znać. Potem pucowanie foteli z brudu i odprysków farby. Zapisawszy paznokcie „na straty", łatwiej już było operować papierem ściernym i benzyną. Panowie natomiast biedzili się przy myciu benzyną i naftą gondol podwozia, powierzchni skrzydeł i stateczników. Uśmiechali się nawet przy pracy, bo jakże inaczej pokazywać „specjalistów", zwłaszcza gdy fotoreporter poluje na ciekawe ujęcia. Nie inaczej było przy myciu samolotu SP-LTG.

Ale najwięcej komentarzy związanych było z myciem wnętrza transatlantyka. Młodzi ludzie zapamiętale pełzali po podłodze samolotu SP-LAB, usuwając brud z prowadnic foteli. Błyskawiczna statystyka wykazała, że najwięcej znajdowano szkła, szpilek i zapinek do włosów...

Zdaje się nie ulegać wątpliwości, że praca młodych miała nie tylko aspekt ekonomiczny. Przyniosła, oczywiście, konkretne wyniki, wzbogacając konto czynów całej załogi PLL LOT podejmowanych na VII Zjazd partii. Przede wszystkim jednak młodzi pokazali, że stać ich na uczciwą i solidną pracę. Sporo się również sami nauczyli, a tego nigdy nie jest za wiele.

M.B.









M jak MEDIOLAN



Wysoka ranga Mediolanu jako drugiej, co do wielkości, bramy lotniczej do Włoch i najważniejszego po Rzymie węzła krajowej komunikacji lotniczej tłumaczy się zlokalizowaniem we Włoszech północnych głównych centrów przemysłu włoskiego i koncentracji kapitału włoskiego i zagranicznego, zaangażowanych głównie w prowincjach Piemontu, Ligurii, Lombardii, Veneto i Emilia. Przemysł motoryzacyjny, maszynowy, chemiczny i stoczniowy — porty przeładunkowe z tego terenu dostarczają przeważającej liczby klientów i ładunków towarowych dla linii lotniczych.

Liczne delegatury handlowe i komunikacyjne polskiego handlu zagranicznego i przemysłu, jak FIAT/FSO, PLO, PZM, POLFRACHT, POLCARGO, POLIMEX-CEKOP, CIECH i in., pozostające w ścisłej łączności z placówką LOTU w Mediolanie, korzystają z 2-krotnych w tygodniu połączeń lotniczych bezpośrednich LOTU oraz szeregu udogodnień transportowych w postaci czarterów lotniczych, organizowanych do różnych portów przeznaczenia, przewożących pasażerów, załogi okrętowe, maszyny i części zamienne, chemikalia i przez wiele lat żywe zwierzęta w eksporcie polskim do Włoch północnych.

W wyniku określonej koniunktury w obrotach polsko-włoskich (3 miejsce co do wielkości obrotów z krajami kapitalistycznymi), LOT w Mediolanie ma wyrobioną klientelę i osiąga bardzo dobre wyniki.

Pomimo wielu ograniczeń, wprowadzanych przez rząd włoski w wyniku recesji gospodarczej, klient włoski podróżuje za granicę i poszukuje stale nowych celów turystycznych! Polska staje się krajem coraz bardziej atrakcyjnym dla cudzoziemców z zachodniej Europy, a ciągła poprawa warunków hotelowych i poziomu usług gastronomicznych i komunikacyjnych sprawia, że coraz liczniejsze stają się wyjazdy organizowane grupowo z Włoch do Polski, tzw. inclusive tours, popierane przez organizacje związkowe i kluby środowiskowe przy udziale wyspecjalizowanych biur podróży. Akcje te rozwijały się pomyślnie szczególnie wiosną br. Interesujący jest również tranzytowy ruch lotniczy przez Polskę do ZSRR.

Z lotnisk Mediolanu odleciało szereg czarterów LOTU z uczestnikami obchodów 1-majowych w Moskwie, Leningradzie i Kijowie, przy czym pasażerów tych obsługiwał LOT i AEROFŁOT samolotami Ił-18 i Ił-62.

Z przedsiębiorstw KDL obok LOTU w Linate i Malpensa lądują ČSA, MALEV, JAT i BAŁKAN, w znacznej części w ramach akcji czarterowych dla pasażerów ze środowisk związkowych przemysłu metalowego i stoczniowego.



Warto tutaj dodać, że placówka LOTU w Mediolanie została umieszczona na liście kandydatów do „Premio Mercantile Oscar dell'Export 1973" przyznawanej corocznie 30 przodującym przedsiębiorstwom zagranicznym, które przyczyniają się do rozwoju stosunków ekonomicznych i handlowych Włoch z zagranicą.

Biuro LOTU, którego fragmenty pokazujemy, mieści się w samym centrum Mediolanu przy Via Albricci 9. Obowiązki reprezentanta LOTU — od stycznia 1970 r. — pełnił w Mediolanie **Wacław Krysiak**; od 1 listopada jego obowiązki przejął **Jerzy Ziółkowski**. Funkcję station managera pełni natomiast **Stanisław Olejnik**.

Partnerem handlowym i jednocześnie generalnym agentem LOTU na terenie Włoch jest ALITALIA. Przewoźnik lotniczy zaliczający się do pierwszej dwudziestki światowych przedsiębiorstw lotniczych zrzeszonych w IATA. Jakkolwiek od pewnego czasu linia ALITALII do Warszawy została tymczasowo zawieszona, stosunki handlowe LOT — ALITALIA rozwijają się stale, a obroty wzajemne ulegają ciągle zwiększeniu. Podpisana w lutym

br. umowa państwowa o komunikacji lotniczej pomiędzy Włochami i Polską stwarza pomyślne warunki dalszego rozwoju.

Zespół lotnisk mediolańskich — Linate i Malpensa, po zespole rzymskim Fiumicino/Ciampino, jest drugim co do wielkości włoskim węzłem lotniczym, przyjmującym ponad 70% ruchu pasażerskiego i towarowego. 14 innych lotnisk cywilnych włoskich obsługuje 20% tego ruchu, a pozostałe 31 lotnisk — 20% ruchu. Ogółem na obszarze Włoch znajdują się 42 lotniska cywilne z 91 rozmieszczonych na terytorium półwyspu.



Szczególny mikroklimat Lombardii, z Mediolanem położonym w centrum prowincji, sprawia, że lotnisko Linate obsługujące samoloty w ruchu europejskim i krajowym włoskim — odległe od miasta o 11 km, jest nieczynne dla ruchu ze względów meteorologicznych. W okresie zimowym bowiem samoloty linii mediolańskiej lądują często w portach zapasowych — Malpensa, Turyn, Genua, a nawet Wenecja — Mestre, odległych odpowiednio o 50, 130, 150, 300 km od rozkładowego miejsca przeznaczenia.

Port Linate, najbliższy Mediolanu, znajduje się w fazie wysokiego nasycenia ruchu. Przewiduje się jednak jego zamknięcie dla znacznej części ruchu zagranicznego w najbliższych latach. Wyjątkowo będzie obsługiwał tylko kilka najkrótszych połączeń z krajami sąsiadującymi — Francją i Szwajcarią. Dla odciążenia Linate trwają prace nad rozbudową i wyposażeniem techniczno-eksploatacyjnym portu ORIO AL SERIO, 5 km od Bergamo, który przejmie funkcję Linate. Będzie on zdolny przyjmować najcięższe samoloty klasy B-747 i DC-10. O wyborze tego lotniska zdecydowały bardzo korzystne warunki meteorologiczne — ORIO AL SERIO ma najniższy we Włoszech wskaźnik dni nielotnych — zaledwie 5—6 w roku!

LOT jest jednym z 47 towarzystw lotniczych wykonujących regularną komunikację lotniczą do Mediolanu od 1966 roku. Ale tradycje lotniczych związków polsko-włoskich sięgają znacznie dawniejszych czasów.

W roku 1939 istniała regularna linia lotnicza Warszawa-Budapeszt-Rzym, a samoloty LOTU linii Warszawa-Bukareszt-Ateny-Rodos-Lydda przelatywały od 1937 r. przez Rodos, należący wówczas do kolonii włoskiej na archipelagu Dodekanezu, lądując tam techniczne.

Z tego okresu zachowało się ciekawe wspomnienie Renzo Revello z Genui, który będąc członkiem wojskowego garnizonu włoskiego na lotnisku Rodos, udzielił pomocy załodze polskiego samolotu DC-2 w locie do Lyddy w sierpniu 1939. Samolot ten miał uszkodzoną końcówkę skrzydła, którą pomimo niedzieli zdołano naprawić i umożliwić dalszy start samolotu. Zdarzenie to po 35 latach od daty faktu stanowi ciekawy szczegół, zwłaszcza że wspomniany przez żyjącego jeszcze uczestnika akcji — dziś rencistę, zatrudnionego w jednym z włoskich biur podróży. Innym śladem pobytu lotników polskich, we Włoszech północnych tym razem, jest pamięć o ekipie technicznej w Monfalcone-Trieste, gdzie w roku 1939 odbywał się odbiór techniczny 3 samolotów — wodnopłatowców CANT-Z305B, przeznaczonych dla Dywizjonu Lotnictwa Morskiego w Pucku. Wybuch wojny zastał jeden z tych samolotów w drodze do Polski — via Balaton na Węgrzech, przez Karpaty, do Zatoki Gdańskiej. Zmuszony do wodowania na jez. Siemień na Lubelszczyźnie, został spalony przez Dorniery Luftwaffe.

MARIAN NOWICKI



Gdy wysiadał z polskiego samolotu na Okęciu, trudno go było rozpoznać. Zwycięzca I Konkursu Chopinowskiego w Miami laureat pierwszej nagrody PLL LOT — Dean Kramer po raz pierwszy w kraju kompozytora, którego muzyka tak go oczarowała i pochłonęła. Obserwowałem go bacznie przez cały czas trwania IX Konkursu.

W czasie jednej z pierwszych naszych rozmów za kulisami poinformowałem Deana, że na łamach lotniczego pisma relacjonowaliśmy przebieg konkursu w Miami, a naszą informatorką była **Halina Czerny-Stefańska**. Chrzestna matka SP-LAC bardzo wysoko wówczas oceniła Twoje możliwości — powiedziałem Deanowi na zakończenie tego krótkiego spotkania w Biurze Prasowym.

Dodajmy również lojalnie, że co najmniej od połowy konkursu Denby Richards był pewny, że jego zwycięzcą może zostać tylko Zimerman.

Pamiętam dobrze ten wieczór. Ostatni dzień konkursu. Przy fortepianie Krystian Zimerman gra z towarzyszeniem orkiestry Koncert E-moll. Na scenie, pod samą ścianą, zza której wychodzili panowie Racławicki i Rosołowski, siedzi skromniutko Dean Kramer. To było coś fascynującego: słuchać gry Zimermana i patrzeć na reakcję Kramera. Dobrze, że wymyślił ktoś lornetkę. Tylko dzięki niej mogłem obserwować nawet najdrobniejsze drgnienia mięśni na twarzy współzawodnika. On grał to już wczoraj, dzisiaj tylko



CHOPIN WSZECHOBECNY

Członek jury, profesor Eugene List, dziekan Wydziału Pianistycznego Uniwersytetu Rochester, także przyleciał z Nowego Jorku na pokładzie polskiego odrzutowca. Bardzo był zadowolony z podróży i kilkakrotnie podkreślał, że decyzję nadania imienia Chopina jednemu z naszych samolotów uznaje za szczególnie doniosłą.

Gdy już mówimy o jurorach, dodajmy jeszcze, że otrzymali oni od LOTU okolicznościowy medal (według projektu J. Markiewicza), który niejako przy okazji prezentujemy naszym Czytelnikom. Medal widocznie się podobał, bo jeszcze na lotnisku wszyscy zań pięknie dziękowali.

Redaktor Denby Richards był częstym gościem Biura Prasowego jak i pomieszczeń, gdzie przebywali jurorzy i uczestnicy konkursu. Znany brytyjski krytyk muzyczny chciał zawsze być najbliżej i wiedzieć prawie wszystko. Czytelnicy prasy londyńskiej oceniali konkurs warszawski przede wszystkim na podstawie jego korespondencyjnych relacji. Dobrze się stało, że i tutaj LOT włączył się aktywnie i relacje Richardsa docierały do Londynu na drugi dzień po ich napisaniu.

słucha, ale wie, że czynią to także jurorzy, którzy w nocy wydadzą osąd ostateczny...





Dean marszczy brwi, uśmiecha się. Potem skupienie przechodzące w zdziwienie. Za chwilę wręcz promień radości przebiega przez twarz Kramera i z pełną ulgą „pomaga" Zimermanowi, potakując skinieniami głowy kolejne frazy koncertu. Dwaj rywale, młodzi chłopcy, których opanowała nie tyle chęć współzawodnictwa, co najlepszego wykonania wspaniałej muzyki Chopina. Wielka szkoda, że tej swoistej konfrontacji nie utrwaliło oko żadnej kamery.

W czasie trwania konkursu bawili w Warszawie przedstawiciele Japońskich Linii Lotniczych - JAL. Mimo niesłychanych kłopotów udało się zdobyć dla nich bilety na niektóre koncerty. Zdumiewała nas zarówno ich znajomość dzieła Chopina jak i fachowa wręcz ocena grających. Nie bez powodu mówi się, że w Kraju Kwitnącej Wiśni muzyka polskiego kompozytora odgrywa bardzo poważną rolę. Z tym większą przyjemnością odnotujmy więc nagrodę specjalną w postaci kryształowego pucharu, jaki dla najlepszej Japonki ufundowała Dyrekcja PLL LOT. Otrzymała ją znakomita pianistka Reitei Yoh, o której znany krytyk muzyczny Janusz Ekiert napisał krótko: „Mogą istnieć talenty większego formatu niż Reitei Yoh, ale jej preludia grane bez pedału miały klarowność japońskiej akwareli".

Na zakończenie japońskiej sekwencji dodajmy jeszcze, że według dokładnych badań statystycznych — najwięcej autografów dała juror — pani profesor Akika Iguchi.

Autografy. Prawdziwa plaga naszych czasów. Przeszkadzają dosłownie wszystkim — męczą zarówno podpisujących jak i tych, którzy podtykają kartki. Ale z drugiej strony — jaką to radość sprawia. Podpisującym — bo popularność wyznacza i ugruntowuje, a zbierającym po prostu splendoru dodaje i pamiątek dostarcza. Nie przyświecały nam żadne z tych celów, gdy prosiliśmy o podpisy Deana Kramera i Reitei Yoh. Krystian Zimerman, gdy wręczałem mu kartkę pocztową z okolicznościowymi nadrukami i życząc mu równocześnie artystycznych sukcesów i podróży po całym świecie powiedział, że wędrówki lubi i z samolotu też z przyjemnością skorzysta.

Konkurs już się dawno zakończył, a wszędzie jeszcze o nim piszą i dyskutują. Jedna ze stewardes LOTU opowiadała mi, jak to w czasie rejsu do Paryża dwie panie okropnie głośno dyskutowały o tym, czy popularny dziadzio z siwymi wąsami, który przez cały konkurs siedział w pierwszym rzędzie Filharmonii, jest bratem stryjecznym Lindberga czy kuzynem Rubinsteina. „Próbowałam wystąpić w charakterze arbitra, ale dyskutujące panie powiedziały, że one na lotnictwie i muzyce znają się znacznie lepiej ode mnie i proszą tylko o spokój i mocną kawę (ale nie słodzoną)" — zakończyła swą opowieść stewardesa.

Byłoby to tylko anegdotą, gdybym napisał, że rzecz działa się na pokładzie samolotu SP-LAC. Chopin jest naprawdę wszechobecny, ale owa „muzyczna dyskusja" miała miejsce na pokładzie „Kopernika".

Co przecież absolutnie nie psuje harmonii pomiędzy muzyką i lotnictwem...

JACEK BARCICKI



Dean Kramer otrzymuje z rąk przewodniczącego jury dyplom laureata IX Konkursu Chopinowskiego.



Profesor E. List przed odlotem do Nowego Jorku.

LOT NOWINY. Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, ul. Grójecka 17, pokój 255, tel. 22-40-73, redaktor: Juliusz Pęgiel. Zdjęcia w numerze: S. Deptuszewski, M. Kobrzyński, W. Krysiak i LOT-Archiwum.

listy
DO „SKRZYDLATEJ"

RATUJMY „MINIATURY LOTNICZE"

Szanowna Redakcjo!

Jestem stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski" i wielkim miłośnikiem lotnictwa. List ten piszę w związku z artykułem zamieszczonym w 45 numerze Waszego tygodnika. Chodzi o rozmowę przeprowadzoną z red. Bolesławem Kazimierzem Kowalskim na temat „Miniatur lotniczych". Ta seria, na którą czekałem tak długo, jest rzeczywiście wspaniała. W swej zbeletryzowanej formie „Miniatury lotnicze" znajdą miliony czytelników.

Dlaczego seria ma się zamknąć w 30 tomikach? Co to jest 30 tomików! Czy tylko przez jeden rok mamy widzieć „Miniatury lotnicze" na półkach księgarskich? Czy chlubne karty naszej historii lotnictwa dadzą się zamknąć w 30 tomikach? Nie!! Nie starczy na to nawet 100 i 200 tomików.

List ten kieruję do Was, Szanowna Redakcjo. Wiem, że „Skrzydlatą Polska" też nie chce, by poprzestano na 30 książeczkach. Wierzę, że mój list nie pozostanie bez echa. Może trzeba będzie jeszcze raz poruszyć tę sprawę na łamach Waszego tygodnika? Trzeba działać. Nie wiem jak, ale wierzę w „Skrzydlatą Polskę".

Waldemar Węgrzynowski
Gdańsk

SZUKAM DAWNYCH TOWARZYSZY BRONI

Szanowna Redakcjo!

Jestem stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski" od samego jej założenia. Od najmłodszych lat — zamiłowany byłem w lotnictwie, a potem służyłem w nim, najpierw w 4 pułku lotniczym (42 eskadra liniowa) w latach 1937—1939 oraz w 15 pułku lotniczym od lutego 1945 r. do kwietnia tegoż roku. Szukam mych kolegów z tamtych tak odległych już lat, ale nikogo nie mogę znaleźć. Może przy Waszej pomocy?

Trochę danych. 1 września 1939 r. nasza 42 eskadra liniowa wchodziła w skład Armii „Pomorze" jako jedna z eskadr tzw. lotnictwa organicznego. Wraz z ppor. Witoldem Bukowskim i kpr. pil. Aleksandrem Sowińskim byliśmy pierwszą załogą, wysłaną na lot bojowy w okolice Piły — Krzyża. Lot miał charakter rozpoznawczy. Wylecieliśmy o godz. 5.40 rano. Wróciliśmy mocno posiekani pociskami z dział przeciwlotniczych wroga. Cały lot powrotny — był lotem koszącym. O wynikach lotu złożyliśmy meldunek w dowództwie Armii, w Toruniu Podgórzu. W dalszym ciągu — brałem udział w walkach jako kapral strzelec pokładowy-radiotelegrafista: trzykrotnie latałem na rozpoznanie wraz z w/w lotnikami i jeden raz wraz z całą eskadrą 42 bombardowaliśmy kolumnę i sztab niemiecki w okolicy Koronowa. Było to 4 lub 5 września. Pamiętam, że eskadrę prowadził kpt. obs. Szumbarski, który był w naszej eskadrze oficerem taktycznym. Po tylu latach patrzę na nasze wspólne zdjęcie 42 eskadry i smutno mi, że nikogo ze swych znajomych z tamtego okresu walki nie mogę spotkać.

Jeszcze jedno: w tym samym składzie jak wyżej podałem, na samolocie PZL-23 „Karaś" 2B, dwukrotnie (w lipcu i sierpniu 1939) lataliśmy na rozpoznanie przy dawnej polsko-niemieckiej granicy, na dawnych terenach niemieckich, dokonując zdjęć dla naszego dowództwa z przygotowań niemieckich do napaści na naszą Ojczyznę.

Łączę wyrazy szacunku

Mieczysław Kieres
ul. Fabryczna 17 m 4
24-300 Opole Lub.

KORESPONDENCJE

AEROKLUB ŚLĄSKI

Na lotnisku Aeroklubu Śląskiego w Katowicach rozegrano w dniach 23—26 października br. Samolotowe Mistrzostwa Śląska. Ogółem startowało 12 załóg z aeroklubów: Bielsko-Bialskiego, Częstochowskiego, Gliwickiego, ROW Rybnik i Śląskiego. Rozegrano trzy konkurencje w tym jedną nocną.

Po trzech konkurencjach 1 miejsce zajęła załoga Aeroklubu ROW Rybnik w składzie: pil. Lucjan Grabiec — nawig. Michał Krakowczyk (3 132 pkt.), 2 — pil. Konstanty Kosmowski — nawig. Jan Kubica (3 115 pkt.) z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego, 3 — pil. Ryszard Rutkowski — nawig. Janusz Wróblewski (2 765 pkt.) z Aeroklubu Gliwickiego.

Urszula Molenda

AEROKLUB WROCŁAWSKI

W dniach 24.X. i 9.XI. br. rozegrano we Wrocławiu IV Samolotowe Mistrzostwa Dolnego Śląska i Śląska Opolskiego. W zawodach wzięło udział 15 załóg, reprezentujących Wrocław (10), Lubin (4) i Opole (1). Latano na samolotach „Gawron", „Wilga" i Jak-18. Rozegrano 3 konkurencje po trasach łamanych i łukach, punktując regularność lotu, poprawną identyfikację obiektów na podstawie zdjęć i znajdowanie znaków oraz dokładność lądowania. Czołowe lokaty w klasyfikacji końcowej zajęły załogi: 1. Stanisław Pasternak — Marian Mokwa (3105 pkt), 2. Franciszek Ragankiewicz — Stanisław Szymocha (3000 pkt), 3. Jerzy Sabadasz — Zbigniew Radomski (2915 pkt), 4. Jerzy Musiał — Witold Kęsoń (2906 pkt). 5. Edward Ligocki — Jerzy Kopeć (2901 pkt) — wszyscy z Wrocławia, 6. Janusz Wielgus — Eugenia Krakowska (2585 pkt) — z Lubina.

Organizatorami imprezy oprócz zainteresowanych aeroklubów były władze miasta i gminy Sobótka, tamtejszy WOSTiW, Kombinat PZL-„Hydral" Wrocław oraz ZUA Wrocław.

Stanisław Blasiak



Jurij Andriejew — ul. Tierieszkowej 11/2 m. 47, 398016 Lipieck, ZSRR. Jest stałym czytelnikiem naszego tygodnika. Kolekcjonuje modele plastykowe samolotów w skali 1:72 i 1:100 oraz czołgów w skali 1:30. Chciałby korespondować z czytelnikami o podobnych zainteresowaniach.

Ryszard Hubisz — Osiedle Zgody 5/70, 31-949 Kraków. Chętnie odkupi modele samolotów w skali 1:72.

Janusz Dybowski — ul. Wjazdowa 11a/1, 59-220 Legnica. Zamieni modele samolotów do sklejania P47-D „Thunderbolt" i Kawasaki „Hien" (skala 1:72) firmy Revell na plany samolotów Grumman „Tigercat" i „Hellcat".

Jarosław Dobrowolski — ul. 22 Lipca 41/27, 08-110 Siedlce. Zwraca się do sympatyków klubu „Iskra" o pomoc w poszukiwaniu farby Humbrol-Enamel, bez której nie może wykończyć swoich modeli samolotów.

Jan Szachowicz — ul. Kresowa 2/4, 11-100 Lidzbark Warm. Poszukuje numerów „Skrzydlatej Polski" z lat 1961—1963.

Edmund Karczewski — 64-300 Nowy Tomyśl, skr. poczt. 14. Sprzeda roczniki „Skrzydlatej" od 1970 r., wiele książek lotniczych oraz modele samolotów z II wojny światowej (skala 1:33) i numery „Małego Modelarza" z planami samolotów.

Piotr Lubiż — ul. Szkolna 4, 88-400 Żnin. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Poszukuje nie sklejonego modelu samolotu myśliwskiego M'G-21 firmy Airfix. W zamian oferuje książki lotnicze.

Kazimierz Duda — ul. Gersona Dua 2/14, 43-300 Bielsko-Biała. Odstąpi kompletne roczniki „Skrzydlatej Polski" z lat 1969—1973.



SZEŚĆ SILNIKÓW

Paweł Kozak — Nowy Targ i Marian Krajewski — Luboń. W artykule pt. „Horbaczewski" (nr. 38 „SP" z br.) istotnie mylnie wymieniono ilość silników niemieckiego samolotu transportowego Me-323. W rzeczywistości samolot ten miał 6 silników, a nie 4, jak zostało wydrukowane. Co do rzeczywistych kontaktów w powietrzu polskich pilotów z samolotami Me-323, to rację ma p. Kozak, pisząc, iż Polacy toczyli walkę z myśliwcami osłaniającymi te transportowce, nie zaś bezpośrednio z nimi. P. Krajewskiemu dziękujemy za serdeczne pozdrowienia i cenne spostrzeżenia. Nie jesteśmy aż takimi pesymistami jak on. Zgadzamy się całkowicie w jednym: rzeczywiście, książka Kazimierza Chorzewskiego pt. „Z dawnych lotów" istotnie może się podobać.

„SKRZYDLATA" KLASYFIKUJE

Dorocznym zwyczajem opublikujemy wkrótce listę 10 najlepszych wyników szybowcowych, uzyskanych w roku 1975 przez polskich pilotów. By lista ta wolna była od najmniejszych nawet pomyłek, potrzebna nam jest pomoc wszystkich aeroklubów i ośrodków szybowcowych, a nawet samych pilotów. Jest to jednocześnie nasza gorąca prośba. Pomoc ta winna wyrażać się w przesłaniu pod adresem naszej redakcji wszystkich lepszych wyników, uzyskanych przez pilotów i pilotki poszczególnych aeroklubów w sezonie 1975, w kraju i za granicą, zarówno na szybowcach jednomiejscowych jak i dwumiejscowych.

Interesują nas wysokości absolutne i przewyższenia oraz konkurencje przelotowe — odległościowe (nawet nie ukończone) i prędkościowe po trasach trójkątnych (100, 200, 300, 500 i 750 km).

Wszystkie listy wyników, przed przesłaniem ich do naszej redakcji — ul. Widok 8, 00-023 Warszawa — powinny być poświadczone przez szefa wyszkolenia lub kierownika jednostki. Termin nadsyłania wyników — 10 stycznia 1976 r.

NASZE TRASY

MĘSKA DECYZJA

Jeden z naszych czytelników, **Andrzej Marczuk** z Koroszczyna woj. Biała Podlaska, uczynił coś, co nie tylko świadczy dobrze o jego energii i zdolności do podjęcia samodzielnej, męskiej decyzji, ale — co znacznie pomaga nam. W czym? — zapytacie. W staraniach o prawidłowe rozprowadzanie „Skrzydlatej Polski" po całym terytorium kraju. Oto napisał on do nas krótki ale treściwy list, a jego kopię — posłał do wiadomości Centrali Kolportażu i Wydawnictw „Ruch" w Warszawie, ul. Towarowa 28. Przytaczamy fragment listu: „Centrala nie wywiązuje się z powierzonych jej zadań. W przeciągu 12 ostatnich tygodni nie dostałem pięciu numerów Waszego czasopisma. Macie wiele reportaży i opowiadań seryjnych oraz cykli, które mają wielką wartość historyczną. Czasopismo dużo traci przez takie kolportowanie. Uważam, że Redakcji powinno zależeć na poprawieniu tego stanu rzeczy".

Zależy nam bardzo. I dlatego uważamy krok, jaki uczynił Andrzej Marczuk, za wyjątkowo dobry i — miejmy nadzieję — skuteczny. Proponujemy, aby Czytelnicy, którzy obserwują jakiekolwiek mankamenty w kolportażu „Skrzydlatej", zawiadamiali o tym **bezpośrednio** instytucję, która powołana jest właśnie do tego, aby zapewnić Czytelnikom regularne otrzymywanie pisma: właśnie wyżej wspomnianą Centralę, a ściślej mówiąc najbliższy miejscowy Oddział RSW „Prasa — Książka — Ruch". Niewątpliwie zyska na tym i ona, dowiadując się z jak najbardziej autentycznych źródeł, gdzie tzw. nadział „Skrzydlatej" szwankuje.

A teraz — trochę z innej beczki. **Zbigniew Ciołoch,** nasz czytelnik z Sycowa, ma w Czechosłowacji znajomego, byłego pilota myśliwskiego, który w czasie wojny walczył ramię w ramię z naszymi pilotami podczas bitwy o Anglię. Jest on inwalidą, lecz zbudował mimo to dla swego syna własnym przemysłem... lotnię. Ponieważ w CSRS brak jest na temat lotni źródłowych, fachowych materiałów, a konstruktor lotni chciałby wiedzieć z tego zakresu znacznie więcej niż wie dotychczas — prosił swego polskiego znajomego o wystaranie się dla niego jakichkolwiek polskich źródeł z tej dziedziny.

Drogi Kolego! O lotniach, ich budowie (zamieszczaliśmy plany, np. w n-rze 27 z br.) i sposobach latania na nich pisaliśmy w „Skrzydlatej" wyjątkowo dużo. Proszę przejrzeć choćby numery z tego roku. Radzimy, aby lotniarz czechosłowacki postarał się zdobyć u siebie w kraju — może np. w bibliotece polskiego ośrodka kulturalnego w Pradze — dostęp do bieżącego rocznika „Skrzydlatej", a z pewnością uzyska wiele interesujących go materiałów. Dobrze by było, aby np. Pan jako jego kolega załatwił mu prenumeratę naszego pisma ze zleceniem wysyłki za granicę. Można to uczynić poprzez Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych RSW „Prasa — Książka — Ruch", ul. Wronia 23, 00-840 Warszawa. O lotniach będziemy w dalszym ciągu pisali. Łączy się to także z przewidywanym już niedługo formalnym włączeniem tego pięknego sportu — jako kolejnej dyscypliny lotniczej — do zakresu kompetencji Aeroklubu PRL.

Przy okazji — serdecznie dziękujemy lotniarzom częstochowskim Jerzemu Lutkowskiemu i Andrzejowi Mądrzykowi za piękną kartkę z pozdrowieniami, którą nadesłali nam i naszym Czytelnikom ze Szwajcarii. Cenimy sobie wysoko pamięć, okazywaną naszemu pismu. (z)



Dom (obecnie muzeum) Konstantego Ciołkowskiego, stojący niegdyś w najuboższej dzielnicy miasta, nad brzegiem Oki. Dziś coraz bardziej zbliża się do niego rozbudowująca się nowoczesna Kaługa. Na pięterku domu — drzwi, przez które Ciołkowski wychodził na dach, aby obserwować niebo.

SPOTKANIA Z ASTRONAUTYKĄ RADZIECKĄ (4)

MIASTO CIOŁKOWSKIEGO

KORESPONDENCJA WŁASNA

Z Moskwy do Kaługi niedaleko: 200 kilometrów z okładem świetną szosą, biegnącą wśród lasów przeważnie brzozowych. W Kałudze — kolebce astronautyki — jestem po raz drugi. Pisałem już o niej w „Skrzydlatej Polsce" (nr 52/53 z 1972 r.). Co nowego w tym pięknym i serdecznym dla przybyszów mieście? Przede wszystkim odnawia się zabytkowy zespół architektoniczny starego miasta w tradycyjnych czerwono-białych barwach rosyjskiego renesansu. Rośnie też Kaługa nowoczesna. A co z astronautyką? Stary Dom-Muzeum Konstantego Ciołkowskiego (1857—1935) został odnowiony. Zawiera dziś ponad 80 proc. oryginalnych eksponatów związanych z życiem i pracą twórcy astronautyki teoretycznej. Kustoszem jest nadal ulubiony wnuk Ciołkowskiego — Aleksiej Kostin. Co roku w domu tym spotykają się na tradycyjnej herbatce — czajopiciu — ci, którzy znali osobiście wielkiego uczonego. To taki wieczór wspomnień. I oto po tylu latach mała sensacja. Zgłosiła się pierwsza w ZSRR kobieta, która została przyjęta do Wojskowej Lotniczej Akademii Technicznej. Ongiś uparta dziewczyna dotarła do Kaługi do Ciołkowskiego i ten po długiej rozmowie dał jej pismo polecające do marszałka Woroszyłowa.

Dom-Muzeum odwiedzili w tym roku astronauci amerykańscy z wyprawy „Sojuz-Apollo". A także kosmonauci radzieccy. Thomas Stafford w zadumie powiedział: To zdumiewające, że w tak prymitywnych warunkach mogły powstać tak wielkie rzeczy. Warto chyba dodać, że pierwsza praca Ciołkowskiego o napędzie rakietowym ukazała się w 1883 r., a pierwsza żarówka elektryczna w jego domu zapłonęła w 48 lat później!

W ubiegłym roku Dom-Muzeum zwiedziło 90 tysięcy osób (przy normie maksymalnej 40 tysięcy). W tym roku będzie ich jeszcze więcej, co jest radością, a zarazem troską kustosza.

Opuszczamy dom Ciołkowskiego żegnani jego słowami: Głównym motywem mego życia było robić coś potrzebnego ludzkości. A na ulubionym kubku Ciołkowskiego widnieje napis: Bieda uczy — szczęście psuje.

Państwowe Muzeum Historii Astronautyki im. Konstantego Ciołkowskiego w Kałudze, to okazały budynek z planetarium i pracowniami naukowymi. Ale już przygotowuje się jego rozbudowę. Inicjatorem budowy, opiniodawcą projektu muzeum i tym, który dbał o ciągły dopływ nowych eksponatów z kosmodromów i laboratoriów, był Sergiusz Korolew. W muzeum znajdują się oryginalne wtórniki radzieckich aparatów kosmicznych, m. in. wtórnik „Sputnika-1". To znaczy, że są to w pełni wyposażone aparaty, które były w rezerwie na wypadek awarii pierwszego egzemplarza. Dodam jeszcze, że młody Korolew spotkał się tylko raz z Ciołkowskim w 1929 r., ale od tej chwili obaj do końca życia żywili dla siebie najgłębszy szacunek.

W muzeum są polonica: Kopernik, Siemienowicz, popiersie Ciołkowskiego dłuta warszawskiego rzeźbiarza K. Jarochy.

Ciołkowski przewidywał rozwój sterowców transportowych. Wiele lat pracował nad sterowcem metalowym. I oto w latach 60-tych powstały w ZSRR społeczne biura konstruktorskie projektujące sterowce transportowe: w Leningradzie, Kijowie, Nowosybirsku i Niżnim Tagile. W muzeum są rysunki i modele tych sterowców. Sterowiec ATMA D-1 znajduje się obecnie w końcowej fazie budowy. Ma służyć do transportu ładunków i prac montażowych. Długość — 87 m, średnica — 25 m, objętość — 27500 m³, gaz nośny — hel. Masa użyteczna — 14000 kg. Prędkość przelotowa — 170 km/h, żywotność — 30000 h lotu (10 lat). Załoga — 3 osoby. Powłoka laminatowa z wypełniaczem piankowym. Przewidywany koszt 1 tonokilometra — 8 kopiejek. Po próbach ma być zbudowany większy sterowiec.

Książki Ciołkowskiego. Na jednej z nich — „Na Księżycu" — pełna głębokiego szacunku dedykacja astronauty amerykańskiego Neila Armstronga, pierwszego człowieka na Srebrnym Globie. Na książce Ciołkowskiego wydanej po raz pierwszy w Kałudze w 1918 r. — „Poza Ziemią" — widnieją podpisy całej piątki kosmonautów radzieckich i amerykańskich z zespołu „Sojuz-Apollo". Książkę tę w lipcu br. zabrała w Kosmos załoga radziecka, a Ciołkowski opisał w niej... wspólny lot Rosjan i Amerykanów. Wszystko się zgadzało! Jest też książka Ciołkowskiego o tematyce rakietowej wydana w USA przez NASA w 1965 r. I to jako praca użytkowa, a nie zabytek muzealny.

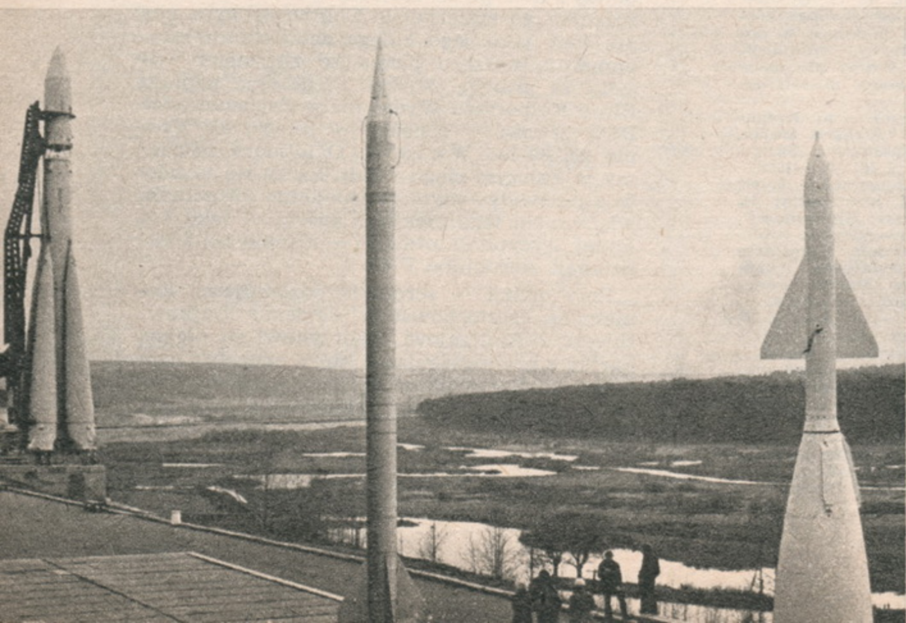
W muzeum jest dział noszący tytuł: „Ręka w rękę". — Zgromadzono tu zdjęcia pokazujące rozwój współpracy radziecko-amerykańskiej w Kosmosie, aż do tegorocznego wspólnego lotu „Sojuz-Apollo". Jest również duży model amerykańskiej stacji orbitalnej „Skylab" oraz rakiety nośnej „Saturn-V". Są też informacje o współpracy muzeum astronautyki w Kałudze z muzeami amerykańskimi.

Na zewnętrznej płycie wystawowej stoją oryginalne rakiety badawcze oraz statek kosmiczny „Wostok" z jego rakietą nośną.

Na wielkiej tablicy świetlnej sterowanej przez komputer ukazują się na życzenie tory lotów najważniejszych aparatów kosmicznych. Łącznie wysłano już od 4 października 1957 r. na orbitę wokółziemską ponad 2000 aparatów kosmicznych, zaś liczba osób, które dotąd przez osiem lat zwiedziły Muzeum Astronautyki, przekroczyła 2,5 miliona.

Mieszkańcy Kaługi nazywają swoje muzeum Pałacem Kosmosu. I słusznie są z niego dumni. Tak, jak ze swego wielkiego Obywatela Honorowego.

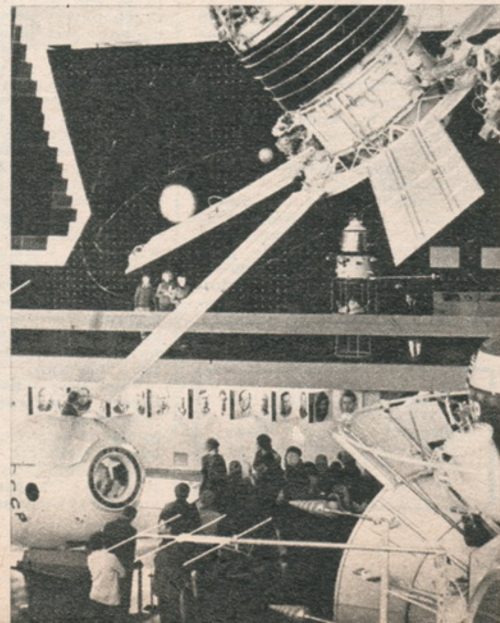
JANUSZ WOJCIECHOWSKI



Z lewej: Widok z Muzeum Historii Astronautyki w Kałudze na zewnętrzną płytę wystawową z rakietami badawczymi i rakietą nośną statku „Wostok". Dalej — dolina rzeki Jaczenki i sławne bory.

Z prawej: Fragment głównej sali tego muzeum. W głębi — wielka tablica świetlna z torami lotów aparatów kosmicznych.

Zdjęcia: ANDRZEJ MROCZEK (3)





z Sekretarzem Naukowym Komitetu d/s Badań i Pokojowego Wykorzystania Przestrzeni Kosmicznej dr inż. JANUSZEM B. ZIELIŃSKIM



Zdjęcie: P. E.

POLSKIE BADANIA KOSMOSU

Jak ten czas leci. Niedawno przecież odwiedziłem prof. dra Dionizego Smoleńskiego, który pełnił przez szereg lat funkcję przewodniczącego Komitetu do spraw Badań i Pokojowego Wykorzystania Przestrzeni Kosmicznej przy Prezydium PAN, a oto jestem znów w Komitecie, tym razem pozostającym pod kierownictwem prof. dra Stefana Piotrowskiego. Zmieniają się kadencje przewodniczących, zmieniają się członkowie, ale nie ulega zmianie główny cel istnienia Komitetu: badania kosmiczne.

Chcąc uzyskać nieco najnowszych informacji o działalności Komitetu, wdrapałem się na 24 piętro Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie i zwróciłem do sekretarza naukowego Komitetu dra inż. Janusza B. Zielińskiego.

— Panie doktorze, od jak dawna pełni Pan funkcję sekretarza naukowego?

— Od 1968 roku. Pracowałem jednak tylko do roku 1972. A od roku bieżącego zostałem do pracy tej powołany powtórnie. Uprzedzę następne pytanie redaktora i wyjaśnię od razu, że nie jestem ani astronomem, ani astronautą, a nawet astrofizykiem. Jestem technikiem, geodetą z wykształcenia.

— Geodezja nowoczesna łączy się ściśle z badaniami Kosmosu, a więc nic nie przeszkadza w sformułowaniu pierwszego pytania, związanego z działalnością Komitetu. Może zaczniemy nieco tradycyjnie — od historii?

— Historia sięga roku 1962, kiedy to Prezydium Polskiej Akademii Nauk powołało do życia Komitet Badań Kosmicznych. Pełnił on między innymi rolę komitetu narodowego wobec międzynarodowej unii badań kosmicznych — COSPAR. W roku 1966 państwa socjalistyczne nawiązały współpracę w zakresie badania i pokojowego wykorzystania przestrzeni kosmicznej. Powstał „Interkosmos". W związku z koniecznością utworzenia odpowiedniego organu koordynującego badania, Prezydium PAN utworzyło drugi Komitet pod nazwą Komitet do spraw Badań i Pokojowego Wykorzystania Przestrzeni Kosmicznej. W roku 1972 nastąpiło połączenie obu komitetów. W kwietniu 1967 roku delegacje 9 krajów: Bułgarii, Czechosłowacji, Kuby, Mongolii, NRD, Polski, Rumunii, Węgier i ZSRR podpisały odpowiednie porozumienie w sprawie wspólnego programu badawczego. Materialną podstawą realizacji tego programu było udostępnienie przez ZSRR rakiet nośnych i sztucznych obiektów kosmicznych, dzięki czemu kraje członkowskie zdobyły możność prowadzenia własnych doświadczeń. Przypomnieć warto, że najwyższym organem „Interkosmosu" jest coroczna konferencja przewodniczących poszczególnych narodowych komitetów. Pierwsza taka konferencja odbyła się we Wrocławiu przed pięcioma laty. I jeszcze o programie „Interkosmosu". Działają tu grupy robocze według programu podzielonego na pięć kierunków: fizyka kosmiczna, meteorologia, łączność, biologia i medycyna oraz teledetekcja satelitarna, czyli badania Ziemi z Kosmosu.

— Czy liczba grup roboczych naszego Komitetu odpowiada liczbie istniejących w „Interkosmosie"?

— Nasz komitet obecnie liczy 22 członków, w tym 6 jest członkami PAN. Przewodniczy członek rzeczywisty PAN prof. dr Stefan Piotrowski. Jest on jednocześnie przewodniczącym Sekcji Fizyki Kosmicznej. Mamy sześć sekcji, w tym: Sekcję Meteorologii Kosmicznej, Sekcję Łączności Kosmicznej, Sekcję Geodezji Satelitarnej, Sekcję Biologii i Medycyny Kosmicznej i Sekcję Teledetekcji.

Podział nasz na sekcje odpowiada w zasadzie grupom roboczym „Interkosmosu" z wyjątkiem Sekcji Geodezji Satelitarnej, która u nas była wcześniej utworzona.

— Wyniki polskich badań są oczywiście publikowane?

— Tak. Komitet wydaje biuletyn w języku angielskim „Artificial satelites" (sztuczne satelity). Ukazują się średnio dwa numery rocznie. Zespół redakcyjny biuletynu jest jednym z organów Komitetu. Poza tym na doroczne kongresy COSPAR wydawane są specjalne biuletyny informujące o działalności naszego Komitetu. Ostatni biuletyn w języku angielskim ukazał się w związku z 18 Kongresem COSPAR w Warnie. Poza tym wyniki badań poszczególnych sekcji publikowane są w fachowych czasopismach krajowych i zagranicznych.

— Ponieważ o wynikach naszych badań kosmicznych czytelnik prasy nienaukowej wie bardzo mało, chciałbym prosić o nieco bliższe informacje.

— Temat jest bardzo obszerny. Postaram się jednak przedstawić najważniejsze osiągnięcia minionej pięciolatki. Pierwsza polska aparatura naukowo-badawcza umieszczona została w przestrzeni kosmicznej 28 listopada 1970 roku. Był to spektroheliograf rentgenowski i blok kamer otworkowych, służące do badania promieniowania Słońca poza atmosferą ziemską w paśmie rentgenowskim i ultrafioletowym. Aparatura wyniesiona została na pokładzie radzieckiej rakiety „Wertikal" na wysokość około 500 km. Powodzenie tego doświadczenia zawdzięczać trzeba zespołowi wrocławskich astronomów i astrofizyków, kierowanemu przez prof. J. Mergentalera.

Drugim również ważnym doświadczeniem było umieszczenie bloku emulsji światłoczułej na pokładzie satelity „Interkosmos-6". Emulsja poddana została naświetleniu promieniami kosmicznymi. Blok odzyskano dzięki systemowi zastosowanemu na sztucznym satelicie, który umożliwił powrót aparatury na Ziemię. Doświadczenie zrealizowane zostało przez zespół fizyków krakowskich z Instytutu Fizyki Jądrowej, kierowany przez prof. M. Mięsowicza.

Największym jednak osiągnięciem było przeprowadzenie doświadczenia na pokładzie satelity „Kopernik-500", dokonane w roku 1973. Polski radiospektrograf przeznaczony do pomiarów promieniowania radiowego Słońca na falach dłuższych od 50 m można nazwać dziełem nowatorskim. Aparatura ta pracowała sprawnie ponad pół roku, a więc dłużej niż przewidywano. Na razie opracowano zaledwie część zarejestrowanych informacji. Analiza ogromnego materiału pochłonie przypuszczalnie jeszcze dwa lata pracy. Kierownikiem naukowym i koordynatorem prac związanych z eksperymentem „Kopernik-500' był dr J. Hanasz, we współpracy z doc. S. Gorgolewskim. Mogę podać, że PAN przyznała dr. Hanaszowi i jego zespołowi nagrodę za osiągnięcia naukowe.

— Na pomyślne przeprowadzenie eksperymentu złożyła się zapewne praca wielu zespołów, nie tylko polskich?

— Oczywiście, to było dzieło wspólne wielu naszych instytutów, że wymienię: Zakład Astronomii PAN, Uniwersytet Toruński, Instytut Lotnictwa w Warszawie, Instytut Maszyn Matematycznych, a także szeregu instytutów radzieckich jak i Obserwatorium Astronomicznego w CSRS. Przede wszystkim jednak powodzenie eksperymentu zależało od środków technicznych i bezpośredniej pomocy Akademii Nauk ZSRR. Panie redaktorze, to co uzyskaliśmy od naszych kolegów i przyjaciół radzieckich, wybiegało daleko poza normy przewidziane umowami i suchymi podpisami. Na każdym kroku spotykaliśmy się z wielką życzliwością i opieką, a byty przewodniczący Akademii prof. M. Kiełdysz, jak i obecnie pełniący obowiązki przewodniczącego akademii W. Kotielnikow osobiście interesowali się przebiegiem naszych prac i ich wynikami.

— To były badania związane z fizyką kosmiczną. A co zrobiono w innych dziedzinach?

— Można wymienić niezwykle interesujący program prac związany z geodezją satelitarną. Obserwatorium Astronomiczne Instytutu Geofizyki PAN w Borowcu prowadzi od paru lat obserwacje fotograficzne, a także dzięki aparaturze laserowej dokonuje pomiaru odległości do sztucznych satelitów. Aparatura laserowa, nieosiągalna jeszcze w naszym kraju w tej skali, zbudowana została wysiłkiem kilku państw (ZSRR, CSRS, NRD i Polski) i może być widomym przykładem korzyści płynących ze współpracy w ramach „Interkosmosu".

Można by wymienić długą listę badań i osiągnięć wchodzących w zakres medycyny kosmicznej i biologii. Można wspomnieć o prognozowaniu stanu jonosfery, prowadzonym w Instytucie Geofizyki PAN. Na pewno trzeba wspomnieć o pierwszej polskiej naziemnej stacji satelitarnej, zbudowanej w roku ubiegłym i włączonej do systemu międzynarodowego „Intersputnik", ale zdaję sobie sprawę, że omówienie wszystkiego przekroczyłoby ramy naszej rozmowy.

— Wobec tego czy mogę prosić o kilka informacji na temat najbliższych zamierzeń Komitetu?

— Instytut Geofizyki PAN wspólnie z Instytutem Lotnictwa buduje aparaturę przeznaczoną do badań jonosfery. Aparatura umieszczona zostanie na automatycznej radzieckiej stacji orbitalnej „Jonosond". Nastąpi to mniej więcej za dwa lata. Prace nad szczegółowym planem pięcioletnim badań kosmicznych jeszcze są w toku.

— Panie Doktorze, na zakończenie chciałbym się dowiedzieć, czy w minionym pięcioleciu zwiększyły się środki na badania naukowe i w jakim stopniu oraz czego nie udało się zrealizować, bo przecież wiadomo, że życie nie jest wypełnione samymi tylko sukcesami?

— Gdy chodzi o środki, to odnotować trzeba skok ogromny. Powiem, że w porównaniu do roku 1971 fundusz na badania kosmiczne wzrósł w roku bieżącym nieomal ośmiokrotnie. W ciągu minionych pięciu lat zwiększał się co roku. Jeśli chodzi o niedostatki, to na pewno zbyt mała liczba satelitów „Interkosmos" unosiła polską aparaturę. Na 14 satelitów tylko dwa miały polską aparaturę. Nasi sąsiedzi z południa i zachodu wyprzedzają nas znacznie. W zakresie meteorologii kosmicznej zaniechano bardzo wartościowych sondaży atmosferycznych przy pomocy polskich rakiet, no i ośmielę się przyznać — zbyt słabo kontaktowano się z prasą, a tym samym nie zawsze wszystkie informacje o pracach naszego Komitetu docierały do społeczeństwa.

— Serdecznie dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał:
PAWEŁ ELSZTEIN

SPĘTANE SKRZYDŁA

EUGENIUSZ BANASZCZYK

(7)

— Pan wiesz, jaka jest różnica między panem a bandytą? — wołał Kozłowski do Hinda, parafrazując warszawską anegdotę o wyzyskujących mieszkańców kamieniczników. — Bandyta łapie najpierw za gardło, a potem za kieszeń, a pan najpierw za kieszeń...

— Ja pana każę zamknąć! — wydzierał się Hind. — Pan zgnijesz w kryminale!

— Pan już dawno zgnić tam powinieneś za swoje złodziejstwa i rozbój pieniężny!

— Słyszy pan? — zapiszczał Hind do Frączkowskiego. — On wyciąga z nas bezczelnie ruble i jeszcze nam wygraża! Jak wziął pieniądze, to niech lata! Słyszy pan?

— Nie nam wszystkim, panie Hind, panu jedynie urąga, ale dajmy temu spokój, bo nie załatwimy nic z tego, z czym przyszliśmy.

Trzej niespodziewani goście przyszli do Kozłowskiego z tym mianowicie, aby czym prędzej uruchomił swój aparat, gdyż do Warszawy przyjechać ma lada dzień słynny lotnik rosyjski Sergiusz Utoczkin, aby dać pokazy latania po występach w wielu miastach rosyjskich. Kozłowski miał produkować się obok niego na polu Mokotowskim, tymczasem zamiar spełza na niczym z racji ciągłej niedoskonałości maszyny.

— Ludzie już teraz kupują bilety na wzloty tego Utoczkina — zawodził Hind. — Wszędzie kupują bilety: w Zawistowskiego kawiarni, w Ostrowskiego kawiarni, w „Bristolu", w księgarniach, u Deklera na Jasnej, w „Wersalu", wszędzie! Tyle pieniędzy, tyle pieniędzy! A pan jakżeś stanął, tak pan stoisz, i pieniądze idą same do Utoczkina. Ja się pytam, kto nam odda te stracone pieniądze?

— Panie Kozłowski, sytuacja jest naprawdę poważna — rzekł Frączkowski, uciszywszy wspólnika. — My panu dobrze życzymy, mamy w tym i swój interes. Ale okazje przechodzą nam koło nosa.

Rydłowski otarł wielką chustką czerwoną twarz, upał doskwierał.

— My nie możemy czekać długo — odezwał się swym niskim głosem. — Jutro Utoczkin, pojutrze nowy Francuz czy Niemiec, za parę dni jeszcze ktoś inny, aż się ludziom znudzą te wszystkie wzloty i po staremu pójdą patrzeć, jak się konie ścigają. No to co, panie Kozłowski? Kiedy pan fruniesz, u licha?

— Na występ Utoczkina nie zdążę — wyznał konstruktor. — Chciałbym choćby wystąpić z maszyną na wystawie w końcu czerwca, jak się umawiałem z dyrekcją „Awiaty".

Hind znów podskoczył. Teraz jego zdaniem, Kozłowski bał się latania, albo latać nie umiał.

— Pokazać aparat na wystawie możemy sami bez pana — mówił wciąż podniecony. — To nasza własność, my daliśmy pieniądze. Pan ma latać za biletami i to szybko.

— Wydałem ostatnie swoje pieniądze na ulepszenia, od panów dawno już nic nie otrzymałem — bronił się Kozłowski.

— I pan już nic nie otrzymasz póki nie spłaci nam pan weksli, które pan wystawił do tej pory. Koniec! Nam o panu coś niecoś opowiadano — Rydłowski uniósł znacząco dłoń. — Pan nie jesteś czysty, panie Kozłowski. A jakąż my wreszcie mamy gwarancję, że pan nie spadniesz i nie rozbijesz aparatu jak ten Grand, co tu chciał latać na Siekierkach?...

Nie upłynęły jeszcze dwa tygodnie od chwili, gdy zorganizowano pokaz Francuza właśnie na Siekierkach, ponieważ dyrektorzy „Awiaty" nie zgodzili się ostatecznie na współdziałanie z Moszkowskim i odstąpienie placu wzlotów na Mokotowie dla Granda. Odbyły się wtedy, bodaj 30 maja, dwa nawet wzloty. Pierwszy przed południem, dla przedstawicieli władz, wojska, członków Koła Awiatorów i dziennikarzy, drugi po południu dla publiczności już za opłatą. Kozłowski oglądał oba pokazy i mógł powiedzieć, że francuskiemu awiatorowi towarzyszył prawdziwy pech.

Wbrew swemu nazwisku Francuz okazał się drobnym, niepozornym młodzieńcem, liczył sobie lat nie więcej niż dwadzieścia. Miał pomocnika, który ustawił śmigło „Bleriota", wykrzyknęli na zmianę parę francuskich wyrazów, z których Kozłowski zrozumiał jedynie słowo „centact", motor zaskoczył wreszcie, śmigło zamieniło się w błyszczący krąg. Samolot ruszył przed siebie coraz szybciej, ogon uniósł się i naraz koła oderwały się od ziemi. Leciał! Kozłowski liczył zdobywane metry na głos urwał, gdy maszyna wzniosła się na metrów ponad trzydzieści, hucząc wściekle. Grand wznosił się jeszcze wyżej, a u skraju pola zatoczył krąg, poleciał niemal nad Wisłę, aby przelecieć z powrotem nad samym środkiem zielonej płaszczyzny Siekierek. To opanowanie powietrza było dla Kozłowskiego przeżyciem, choć w Niemczech oglądał podobne loty często. Francuz krążył tak parokrotnie nim gładko wylądował. Zebrani bili brawa, Granda ujęli pod ramiona warszawscy awiatorzy, gratulując mu sukcesu, impresario Moszkowski promieniał, jak gdyby on sam zdobywał przed chwilą przestworza.

Tak było przed południem. Po południu, gdy zgromadzili się liczni widzowie, sztuka absolutnie się nie udała, mało, pokaz zakończył się wprost fatalnie. Już na wstępie rozpoczęły się kłopoty z silnikiem, który nie wiadomo czemu odmówił posłuszeństwa. Dopiero gdzieś po pół godzinie pośród coraz głośniejszego sarkania publiczności, Grand uruchomił śmigło i wystartował. Widzowie niedługo jednak śledzili wyczyn, gdyż już na pierwszym wirażu maszyna przechyliła się naraz gwałtownie i runęła z kilkunastu metrów w dół. Gdzieś na pięć metrów od ziemi wyskoczył z niej pilot, w sekundę później samolot trzasnął zgrzytliwie w zderzeniu z ziemią. Było po wszystkim. Lotnikowi nie stało się prawie nic, lekko się tylko poturbował, lecz wygląd samolotu przedstawiał się żałośnie. Moszkowskiemu odjęło cały jego optymizm, wszyscy zresztą, szczególnie widzowie, byli więcej niż niezadowoleni, doszło do ekscesów i policjanci odprowadzili do rewiru kilkanaście osób, najbardziej się awanturujących. Jeden błąd pilota zaważył o krachu imprezy i Kozłowski zatrwożył się, czy i z nim nie stanie się podobnie.

Takie same widać myśli ogarnęły jego trzech finansodawców i to w stopniu zwielokrotnionym, bowiem nim jeszcze Grand zdążył się pozbierać po upadku, przybiegli do Kozłowskiego. Już z daleka widziało się, jak są zdenerwowani, Hind

ZACHWYTY I NIEPOKOJE

OPIS LOTU CZŁOWIEKA

„Wiatr go nagły uderzył w bok, porwał w nieznany prąd i niósł w sobie. Piotr wparł się lewym skrzydłem w ten wiatr — i ocalał. Lecz zatoczył statkiem półkole szerokie aż do nieskończoności. Usłyszał pod sobą huk. Morze! Leciał nad nim pod kątem niesłychanie ostrym, zbliżając się, zniżając, szybując nad wodami jak kormoran. Zadrżał na całym ciele, nie widząc nigdzie lądu. Nigdzie, nigdzie! Świst w uszach zagłuszyły potworne głosy bałwanów. Wbił oszalałe oczy w dal, szukając ratunku. Zielone, pieniste morze! Silnik charczał ociężale, coraz wolniej, słabiej, jak gardziel konająca. Śmigło, tworzące tajemnicze koło potęgi, świetlisty zygzak władzy nad powietrzem, ukazywać poczęło swe oblicze. Wreszcie stanęło, jak geometryczna średnica, przekreślająca na wieki koło życia".

Ten piękny, urzekający opis lotu człowieka pilotującego samolot pochodzi z 1912 r. I co najważniejsze — nie został zaczerpnięty z książki literata czy lotnika zagranicznego. Autorem wspomnianego opisu jest nasz znakomity pisarz Stefan Żeromski, którego 50 rocznicę śmierci obchodził nasz kraj 20 listopada br. Przytoczony natomiast fragment pochodzi z książki „Uroda życia".

A więc 63 lata temu twórca „Popiołów" przeniósł na papier własną wizję lotu człowieka, jego zmagania z wiatrem, odczucia pilota siedzącego za sterami samolotu, gdy silnik przerywa pracę. Literacki opis jest w tym przypadku wręcz doskonały. Żeromski niezwykle trafnie szkicuje lot Piotra Rozłuckiego — lot, który dla pisarza mógł być w tamtym okresie niezrozumiały, nieznany i bądź co bądź trudny do przekazania czytelnikowi. A jednak wczytując się w ten właśnie opis, odkrywamy w Żeromskim szybko wielkiego realistę. Surowy obraz zmagania się pilota z wiatrem, świadomość kończącej się pracy silnika — oto pisarz tworzy specyficzny nastrój, kreśląc jednocześnie wiarę człowieka w powodzenie lotu i zarazem sygnalizując kres życia, gdy tylko śmigło przestanie się obracać.

Właśnie śmigło. Żaden z pisarzy do tej pory tak przekonywająco i z tak wielką umiejętnością w operowaniu środków wyrazu nie opisał ścisłych związków życia lotnika i... śmigła. Żeromski pisał, iż śmigło szybko obracające się (świetlisty zygzak władzy nad powietrzem) zmniejszało obroty, było po prostu widoczne przez pilota, a później stanęło. I w tym przypadku pisarz porównuje śmigło z geometryczną średnicą (wspaniałe określenie), która prowadzi do śmierci lotnika. Cóż, spadochronów wtedy jeszcze nie użytkowano, były zresztą bardziej przydatne do balonów niż samolotów, dlatego też, gdy silnik przerwał pracę, lot na ogół kończył się jeśli nie kalectwem to śmiercią pilota.

Kapitalne jest także porównanie kończącej się pracy silnika do gardzieli konającej. Nie tylko. W innym opisie lotu (nie cytowanym) pisze on, iż pilot „dźwignął lotki prawego skrzydła i sprostował aeroplan". Albo „z całej siły czepił się dłońmi sterowniczego kółka i rządził nim za pomocą ruchów doskonałych, pewnych, celowo i matematycznie trafnych, które nie płynęły z rozumu, lecz raczej z instynktu całego ciała".

Urzeka nas w pisarstwie Żeromskiego sugestywność kreślonych sytuacji, siła wyrazu środków językowych, a ponadto wykwintność słowa. Dla nas lotników Żeromski pozostanie pierwszym pisarzem w naszej literaturze pięknej, który opisał w sposób niepowtarzalny lot człowieka samolotem.



mało ze skóry nie wyskakiwał. Oświadczyli zgodnie, że wobec takiego obrotu sprawy, jakiego stali się świadkami, wstrzymują wszelkie dalsze subwencje, a o kosztach lin właśnie wykonanych, co do których mieli dotąd niejakie wahania, nie chcą już ani słyszeć,

— Macie panowie pokrycie w maszynie — mówił Kozłowski. — A i ja jeszcze zostaję, więc komornik będzie wiedział, gdzie trafić.

— Maszyna się rozleci, pan się zabije, pieniądze wezmą diabli — prorokował Hind, a Frączkowski z Rydłowskim poczęli doradzać, aby konstruktor rozejrzał się za kupcem póki aparat jeszcze cały. Oczywiście, odgrywała tu swoją rolę pośrednio wyraźna perswazja Truchtmana, o czym Kozłowski wiedzieć nie mógł.

Teraz jednak z trudnością prowadząc konwersację z gośćmi, nagabującymi go ostrzej jeszcze niż uprzednio, młody mężczyzna począł się zastanawiać, co za treść kryła się w słowach Rydłowskiego, że opowiadano im o nim „coś niecoś" i że nie jest on „czysty". Przypuszczenie, że ktoś zaczął działać przeciwko niemu skrycie i wywierać presję na jego „mecenasów", wydało mu się najzupełniej realne, Kozłowski miał jednak przy tym na myśli ewentualnych konkurentów, lękających się o jego pierwszeństwo w Warszawie, które w zbudowaniu samolotu stało się niezaprzeczalne i lada dzień zamienić się mogło w priorytet również powietrzny. W grę wchodził w tym przypadku najpewniej pan Zbierański ze swymi wspólnikami. Właśnie przed paru dniami wpadł do Kozłowskiego młody Głowacki i przedstawiwszy się w charakterze wspólnika Zbierańskiego obwieszczał o ogromnym postępie prac, rychłym przeniesieniu się na teren „Awiaty" i mającym nastąpić wnet wzlocie aeroplanu, zbudowanego nie z jakiegoś tam sosnowego drewna, jak aparat Kozłowskiego, ale z metalu, z rur stalowych, sprowadzonych specjalnie z Niemiec. Głowacki zapowiadał, że i on poleci na maszynie, Zbierański obiecał dać mu lekcje, w ogóle jego wyznania były tak koloryzowane, że Kozłowski uwierzył mu w połowie. Nie mógł oczywiście znać opowieści młodzieńca snutych w restauracjach warszawskich, gdzie z reguły przedstawiał się on w roli włodarza aeroplanu na ziemi i w powietrzu. Co wzbudzało jednak uwagę, to ogromne zainteresowanie Głowackiego aparatem Kozłowskiego. Oglądał go do szczegółów, wypytywał konstruktora i jego ludzi, zaciekawił się kosztami i źródłem finansów, po czym zniknął tak nagle, jak się pojawił. Czyżby więc — myślał Kozłowski — on właśnie wystąpił w roli zwiadowcy potencjalnego konkurenta. O drugim z budowniczych aeroplanów, Tańskim, Kozłowski niewiele wiedział poza tym, co mówił o nim Dekler podczas spotkań w sklepie „Aero-Office". Kozłowski chodził tam dość często, głównie w tym celu, aby przejrzeć czasopisma zagraniczne informujące o nowościach awiacyjnych. Dekler, w swej pasji gromadzenia aktualiów, ściągał ze świata, co się dało, Kozłowskiego witał zresztą chętnie indagując go o jego maszynę. Zapowiadał stale swą wizytę na Siekierkach, lecz widocznie wystarczały mu same informacje konstruktora, gdyż nigdy na wyprawę, obejmującą jazdę tramwajem do ronda mokotowskiego i dalej wędrówkę dorożką lub pieszo, nigdy się nie zdobył.

Patrząc na twarze „finansistów" z których każda wyglądała inaczej, lecz w ogólnym wyrazie niemal identyczne, Kozłowski doszedł do wniosku, że i im, i jemu samemu, potrzebny jest jakiś wstrząs. Im dla ochłody, jemu dla prostego rozładowania napięcia które trawiło go od wielu już dni, podczas których kołował po trawie, czując po samych sterach, że znajduje się o krok od decydującego momentu. Niekiedy wydawało mu się nawet, że się odrywa od ziemi, jego współpracownicy potwierdzali to: „Panie Kozłowski, koła się oderwały, wyraźnie oderwały od ziemi!" Mimo wszystko trwały te chwile krótko, podwozie, powracając znów w dół dawało o tym znać twardymi uderzeniami o nierówności terenu, choć przygotowano uprzednio na nim długi pas „startowy", oczyszczony z korzeni i ubity, drewnianymi tłuczkami. Lotnik musiał zresztą przerywać kołowanie, wciąż bowiem występowały braki, to w silniku, to w układzie napędowym, to w usterzeniu. Zdarzało się, że samolot poczynał nagle drgać cały i nie sposób było odnaleźć tego przyczyny. Każde w ogóle kołowanie przynosiło coś nowego, wciąż też następowały poprawki i uzupełnienia, z upływem jednak czasu prędkość kołowania wzrasta i aparat wiedziony sterem wysokości wykazywał wyraźną tendencję ku wznoszeniu. Czemu nie spróbować obecnie, niechże ci z łaski posiadanych rubli współwłaściciele zobaczą, że stanął już u samego progu?...

— Panie Szymanek — zawołał do stolarza. — Wytoczymy maszynę na zewnątrz, poprobuję ją przy panach obecności.

Szymanek wezwał i pozostałych. Samolot wypełzł powoli z szopy. Nawet Hind zamilkł, tylko oczki biegały mu nadal na wszystkie strony. Gdy maszyna znalazła się na wytyczonym pasie, Kozłowski siadł za sterownicą, modelarz, Grotkowski, ujął za śmigło, dwaj stanęli przy ogonie.

Silnik zaskoczył nad podziw szybko, a gdy Kozłowski zwiększył obroty, śmigło poczęło ciągnąć aparat do przodu. „Ogoniarze" biegli za samolotem czas jakiś, ale, gdy poderwał się ostro przed siebie, oderwali się. Lotnik wzmagał gaz i gdy odczuł, że maszyna osiągnęła konieczną moc, wprawił w działanie stery. Jeszcze sekundy i przestał słyszeć wycie motoru, bo oto wyczuł wyraźnie, że stracił kontakt z ziemią. Na jak długo? Oczyma mógł określić to jedynie, że nie wzniósł się wysoko, metr, nie więcej, ale dalszy krok ku przestworzom znów się udał.

Jak daleko przeleciał, nie mógłby powiedzieć, lecz że wzniósł się w powietrze nie mógł zaprzeczyć już nikt, zwłaszcza ci trzej, którzy wymuszali jego od nich zależność.

Odczuwszy z powrotem twardy grunt, powoli wyhamował szybkość. Chciał zrobić po ziemi zakręt, by powrócić ku hangarowi na samolocie, lecz powtrzymał się przed tym. To, co ujrzeli, powinno wystarczyć. Ta próba, trzydziesta bodajże z kolei, upewniała go, że system usterzenia posiada wady. Myślał już o zamontowaniu nowych stateczników, teraz postanowił uczynić to czym prędzej.



Rys. J. Wojciechowski.

Twarze „mecenasów" wyraźnie poweselały. Nie spieszyli się z jakimikolwiek pochwałami, ale nie ukrywali zadowolenia. Przy tej okazji Kozłowski mógł się przekonać, z jaką gwałtownością potrafi się zmieniać Hind. Lichwiarz zdobył się i na to, że poklepał po plecach Szymanka, jakkolwiek zazwyczaj jego najbardziej prześladował.

— A dla pana, panie Kozłowski, mam tu coś — mełł szybko językiem — specjalnie przyniosłem dla pana. Proszę bardzo bilet na pokaz Utoczkina, żeby pan się nie fatygował, przecież pan musi pracować, pan nie ma czasu, a pan musi zobaczyć, jak ten Utoczkin lata. W gazecie piszą, że on dał już dwieście pokazów, nagród zdobył dziesięć na turniejach. Niech popatrzy, niech pan zauważa co najlepsze u niego!

— Ale wysoko toś pan nie pofrunął — zauważył Rydłowski. — Daleko też nie, co najwyżej, ze sto arszynów. Na wysokość arszynów z pięć, no, osiem.

— Pan to jakbyś ruble liczył — odciął się Kozłowski. — To ja panu powiem, że ta maszyna przeleci jeszcze wszystkie, coś pan na nią wydał.

— Daj nam wszystkim, Boże — westchnął Hind, podnosząc wzrok ku niebu, lecz jego fizjognomia i w takiej chwili nic nie straciła z obłudy.

19 czerwca mokotowski plac wyścigowy wypełnił się ludźmi, miejsca wypełniono z naddatkiem. Pokaz poprzedziła spora reklama, konieczna po katastrofie Granda; obiecywano, że Sergiusz Utoczkin, ongiś mistrz kolarski i motocyklowy, a obecnie triumfator turniejów awiacyjnych w całej Rosji i rekordzista w przelocie nad morzem, dokona wreszcie wyczynów, na które tak długo oczekiwała Warszawa. Wraz z nim wzlatywać mieli mistrzowie z Francji i Niemiec. „Tygodnik Ilustrowany", tak przychylny lotnictwu, głosił: „Po nieudanych dotychczas wzlotach pragniemy nareszcie obaczyć własnymi oczami, uwierzyć w to, o czem czytamy ciągle, że nie tylko wznieść się można, ale i kilka, kilkanaście, czy nawet kilkadziesiąt minut bezkarnie krążyć w powietrzu". Istotnie, tak właśnie przedstawiało się pragnienie wszystkich warszawiaków: przekonać się, że człowiek doprawdy wzlatuje niczym ptak, potrafi zataczać kręgi, wznosić się i opadać swobodnie. Wolny, jak ptak. Być może, że ta sugestia wyzwolenia człowieka w locie z taką siłą pociągała mieszkańców Warszawy, obok bowiem złoconych mundurów najwyższych urzędników carskich i oficerów wojsk oraz wytwornych ubiorów pań i panów z najlepiej sytuowanych sfer, ujrzeć można było na placu wyścigowym również wiele najskromniejszych bluz robotniczych, oczywiście bardzo od socjety oddalonych. Przybył generał Skałłon w licznej asyście jawnej i tajnej, a opodal niego ktoś bystry mógłby dostrzec sztabskapitana Smolianowa, prawdę mówiąc, cichego inicjatora sprowadzenia Utoczkina do Warszawy.

Gdzieś w tłumie tkwił Kozłowski. Ujrzawszy wytaczany samolot, rozpoznał w nim bez trudu typ „Farmana", maszynę francuską otoczoną już sławą. Policjanci byli wyłącznie piesi, wyniesiono jakieś wnioski z wypadku, kiedy to podczas wzlotów Legagneuxa konny policjant napatoczył się wprost pod kołujący aeroplan. Lotnik pojawił się wkrótce, ubrany tak, jak gdyby szedł do kawiarni: w czarnym ubraniu z krawatem i nawet w meloniku. Ostatecznie melonik zdjął i ostentacyjnie położył go na trawie, potem zasiadł za sterownicą, wymienił okrzyki z obsługującym śmigło człowiekiem i samolot niebawem płynnie pobiegł przed siebie.

To, co nastąpiło potem, przedstawiało się nie tylko dla Kozłowskiego fascynująco. Publiczność okazywała początkowo rezerwę, panowała cisza, wśród której silnik samolotu grał coraz wyższym tonem. Naraz aeroplan wyrwał w górę w gwałtownym skoku i w sekundy wyniósł się na trzydzieści z górą metrów. Na skraju pola Rosjanin położył maszynę w skręt, obiegł trybuny, znów zawrócił, by najspokojniej polecieć na drugi kraniec placu. To zniżał się, to wzbijał, ale co przede wszystkim rzucało się w oczy, to najswobodniejszy wybór kierunku lotu. Szum, który zrodził się wśród widzów, gdy lotnik zatoczył pierwszy wiraż,. przerósł teraz w jeden olbrzymi ryk entuzjazmu. Krzyczeli wszyscy, od Lubomirskiego począwszy, na chłopcach, dzieciach nieledwie, skupionych tu i ówdzie w gromadki. Kozłowski usiósł obie ręce w górę i pobłogosławił Hinda za bilet. Widowisko było cudowne.

Gdzieś po paru dopiero minutach Utoczkin gładko wylądował wśród niebywałego doprawdy aplauzu, kierując się ku pozostawionemu na murawie melonikowi. Zsiadł z maszyny, podniósł nakrycie głowy i machając nim rozdzielał ukłony. Otoczyli go warszawscy awiatorzy, sprawujący niejako obowiązki straży honorowej. Gdy uciszyło się wreszcie, jakiś tęgi mężczyzna począł naraz oznajmiać przez tubę:

— Pan Utoczkin ogłasza, że gotów jest polecieć z pasażerem spośród publiczności. Opłata wynosi sto rubli. Kto chętny, niech zgłosi się do maszyny...

Wszyscy zapomnieli, że prócz Rosjanina, mieli wystąpić inni jeszcze lotnicy. Wspaniały lot i obecna niespodzianka rekompensowała ich nieobecność w zupełności. Obok samolotu zapanował zwiększony ruch, widać znaleźli się amatorzy latania. Wkrótce też Utoczkin znów wystartował z jakimś jegomościem, usadowionym tuż obok lotnika i zapewne przywiązanym, gdyż nie poruszał się wcale. I ten wzlot przebiegł gładko, choć był krótszy.

Kozłowski, jak wszyscy, przeżył więc emocje, których nie oczekiwał. I lotnik, i „Farman" spisywali się doskonale. Młody konstruktor usiłował podejść do samolotu, lecz policjanci otoczyli go szczelnym kręgiem, nie dopuszczając nikogo, musiał więc zrezygnować. Z placu mokotowskiego poszedł wprost na Siekierki, tak bardzo paliła go chęć działania. Gdyby on dokonał w końcu takiego wyczynu!...

Tymczasem wśród aktywistów Koła Awiatorów toczył się spór o to, jak ufetować to prawdziwe awiacyjne święto. Książę Lubomirski polecił zaprosić Utoczkina na przyjęcie w „Bristolu", awiatorzy jednak mieli obiekcje, czy wypada im wziąć w tej uroczystości udział. Przeciął wszelkie obawy sam Strzeszewski.

— Prawdziwe lotnictwo — rzekł — nie zna granic między narodami. Dla nas pan Utoczkin jest symbolem ludzkiej umiejętności i odwagi. To jedno. A wiecie panowie, co drugie? Otóż drugie, to słowa, jakie usłyszałem od niego. Kiedy go zapytałem, czemu nie wzleciał wyżej jeszcze, powiedział mi na ucho, że chętnie by to zrobił, ale car trzyma go za nogi i wyżej nie pozwala. Rozumiecie, panowie?...

CIĄG DALSZY NASTĄPI

SAMOLOT MYŚLIWSKI SUPERMARINE „SPITFIRE–V"

Nowe wzmocnione wersje „Spitfire" otrzymały polskie dywizjony już w lipcu (dywizjon 303) i w sierpniu 1941 r. (dywizjony 308 i 315), a następnie pozostałe dywizjony myśliwskie. Były to głównie „Spitfire-VB", używane do jesieni 1943 r. Ponadto dywizjony 302, 308 i 315 (od lipca do sierpnia 1943 r.) miały na uzbrojeniu wersję VC, zaś dywizjony 303, 306 i 316 (od grudnia 1943 r. do kwietnia 1945 r.), obok innych maszyn, miały samoloty „Spitfire--LF VB".

W sierpniu 1942 r. polskie dywizjony walczące na „Spitfire-VB" brały udział w operacji desantowej pod Dieppe. W osłonie bombowców zestrzeliły one 15½ samolotów hitlerowskich (głównie dywizjony 303 i 317). 31 grudnia 1942 r. ppor. H. Pietrzak z 308 dywizjonu „Toruńskiego" na „Spitfire-VB" zestrzelił pięćsetny samolot hitlerowski (Fw-190) zaliczony na korzyść Polaków w Anglii. Również „Spitfire-VB" z 318 dywizjonu myśliwsko-rozpoznawczego współpracowały z II Korpusem polskim podczas walk we Włoszech w 1944 r. (Monte Cassino, Ankona). W marcu 1943 r. „Spitfire-VB" w wersji tropikalnej posiadał Polski Zespół Walczący w Afryce (w 145 dywizjonie RAF).

Opracowanie nowej wersji sławnego już „Spitfire" było możliwe po wykonaniu w wytwórni Rolls-Royce nowego, mocniejszego silnika „Merlin-45" (1 440 KM). Zmiany w samolocie w porównaniu z poprzednią wersją II polegały (oprócz dostosowania nowego silnika) na wzmocnieniu kadłuba i powiększeniu pancerza chroniącego pilota. W ostatnich seriach koła podwozia przesunięto do przodu.

W zależności od uzbrojenia występowały odmiany samolotu: VA z 8 k.masz. Browning (kal. 7,7 mm); VB z dwoma działkami Hispano (kal. 20 mm) i czterema k.masz. Browning; VC z płatem uniwersalnym, na którym można było zabudować uzbrojenie takie jak w odmianach A lub B, albo 4 działka Hispano. Odmiana myśliwsko-bombowa VC (a od 1943 r. już wszystkie odmiany) miała zaczepy bombowe pod kadłubem (1 bomba 226 kg) i pod skrzydłami (dwie bomby po 113 kg).

W 1943 r. do akcji szturmowych przeciwko celom naziemnym budowano odmianę przeznaczoną do działania na małych wysokościach z dużymi prędkościami: „Spitfire-LF VB". Główna zewnętrzna różnica, to obcięte końcówki skrzydeł. Ogółem wykonano 6 479 maszyn w wersji V.

Do służby „Spitfire-V" weszły w marcu 1941 r. (92 dywizjon RAF) i były używane do zwalczania myśliwców hitlerowskich nad kontynentem (Francja — Niemcy; tzw. wymiatanie) oraz do osłony wypraw bombowych. Wiosną 1942 r. zostały skierowane również w obszar śródziemnomorski. Samoloty używane w Afryce północnej miały pod silnikiem duży filtr powietrza do gaźnika.

Konstrukcja całkowicie metalowa, półskorupowa; skrzydła jednodźwigarowe; powierzchnie sterowe — metalowe, kryte płótnem. Chłodnica cieczy chłodzącej pod prawym skrzydłem, chłodnica oleju — pod lewym. Z lewej strony kabiny opuszczane drzwiczki, ułatwiające wsiadanie. Kółko ogonowe stałe.

Uzbrojenie: 8 k.masz. Browning (wersja VA) lub 4 k. masz. i 2 działka Hispano (VB). W wersji myśliwsko--bombowej dodatkowo 1 bomba 226 kg lub 2 po 113 kg.

Napęd: Silnik rzędowy Rolls-Royce „Merlin-45" ze sprężarką, o mocy max. 1 470 KM.

WITOLD SZEWCZYK

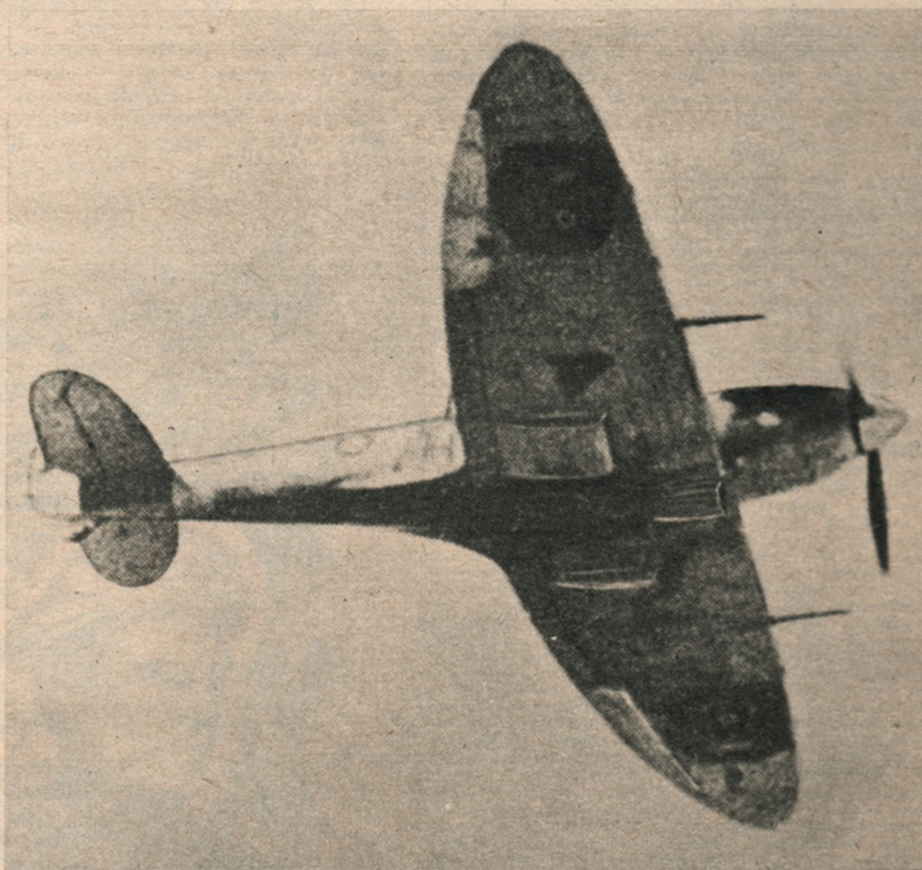
DANE TECHNICZNE

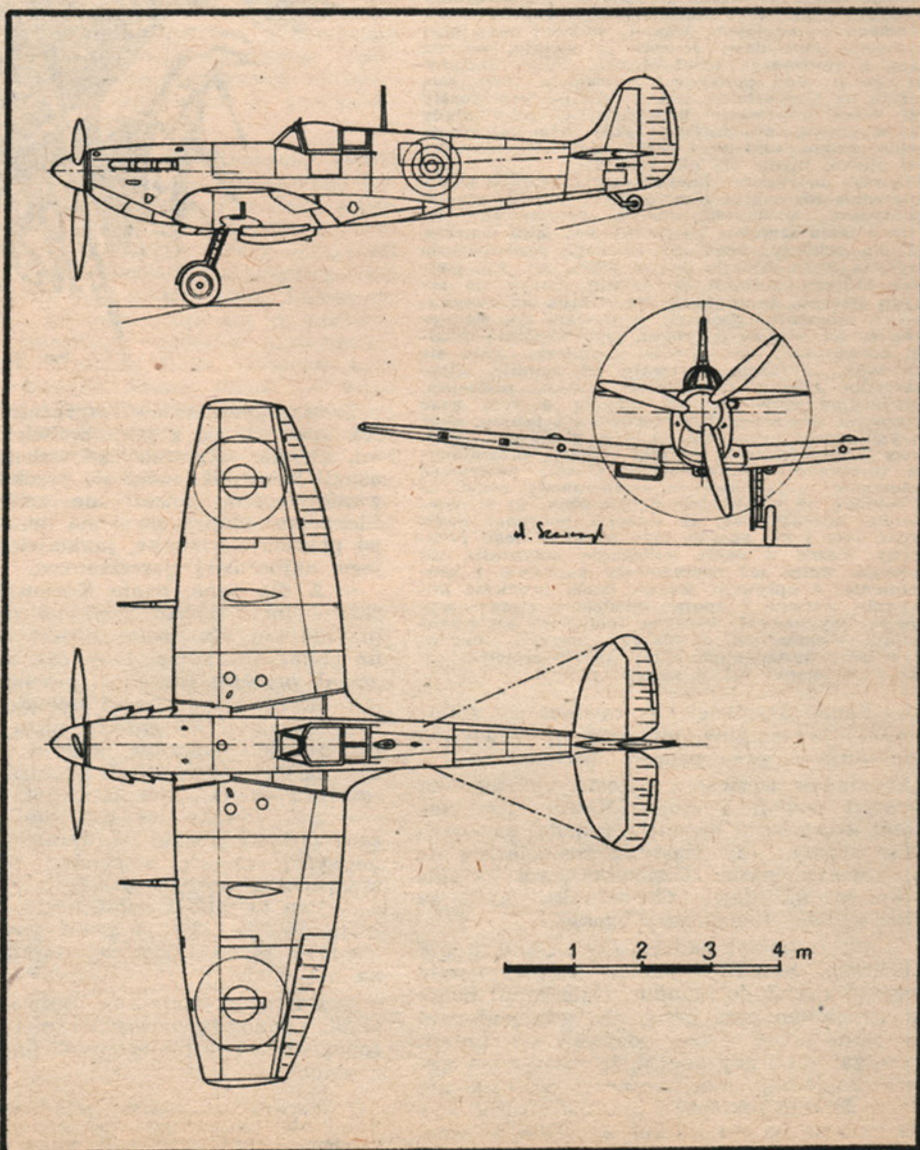
(w nawiasach dane dla LF VB)

Wymiary: Rozpiętość — 11,23 (9,80) m, długość — 9,12 m, wysokość — 3,36 m, pow. nośna — 22,48 (21,46) m².

Masy: Masa własna — 2 310 kg, masa użyteczna — 780 kg, masa całkowita max. — 3 070 kg.

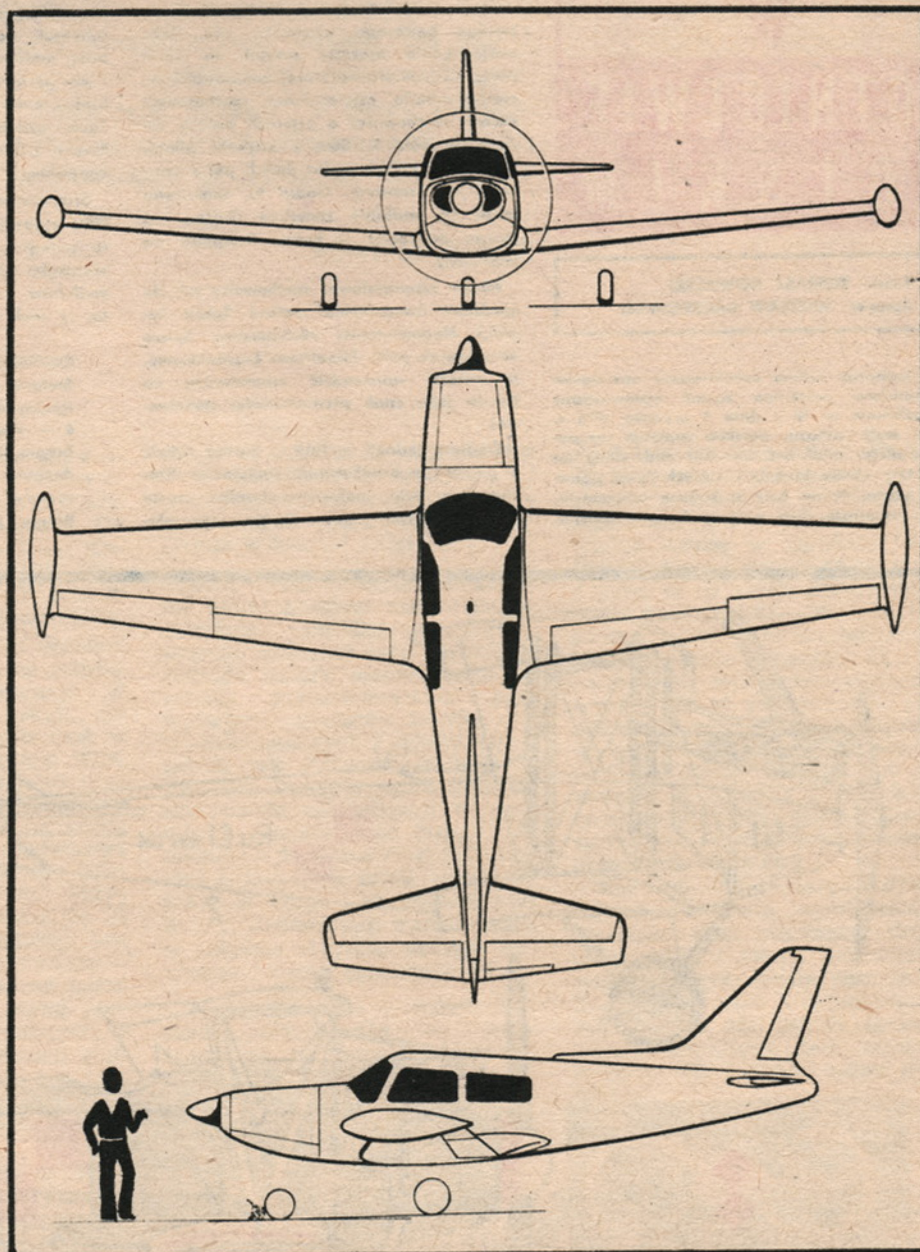
Osiągi: Prędkość max. — 600 (570 na wys. 1 800 m) km/h, prędkość przelotowa — 363 (312) km/h, czas wznoszenia na 6 100 m — 7,5 min, pułap — 11 270 m, zasięg — 750 do 1 800 km.





Na rysunku: „Spitfire-LF VB". Na zdjęciu: „Spitfire-VB" z 317 dywizjonu.

SAMOLOT SPORTOWY F-15E „PICCHIO"



Lekki samolot sportowo-turystyczny „Picchio", zaprojektowany przez znanego konstruktora lotniczego dr. inż. Stelio Frati, jest wyrobem niewielkiej włoskiej wytwórni lotniczej PROCAER. Prototyp samolotu w obecnej, ulepszonej, całkowicie metalowej wersji F-15E został oblatany w 1968 r. Do chwili obecnej samolot uzyskał świadectwa typu: włoskie (RAI) i amerykańskie (FAA). W budowie znajdują się cztery dalsze egzemplarze. Z masą obniżoną do 1 224 kg samolot spełnia wymagania FAA dla kategorii „utility" i jest dopuszczony do akrobacji.

F-15E „Picchio" jest dwu-czteromiejscowym, jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji metalowej.

Skrzydła o obrysie trapezowym zaprojektowane zostały jako jedna całość. Profile laminarne NACA 64.215 u nasady i NACA 64.210 na końcach. Wznios 6°. Konstrukcja jednodźwigarowa z dźwigarem klapowo-lotkowym i krótkim dźwigarem z przodu przenoszącym obciążenia od podwozia. Lotki typu Frise. Klapy — poszerzacze typu Fowler uruchamiane elektrycznie.

Kadłub o estetycznych, smukłych liniach i obrysie zbliżonym do prostokąta ma konstrukcję półskorupową. Zamknięta hermetyzowana kabina mieści cztery osoby na wygodnych fotelach. Dwa przednie miejsca wyposażone są w sterownice. Wejście przez drzwi z obu stron kabiny. Za kabiną bagażnik dla 45 kg bagażu, dostępny z lewej strony.

Usterzenie wolnonośne. Usterzenie pionowe skośne, statecznik uzupełniony płetwą grzbietową. Usterzenie poziome — klasyczne. Na lewej połówce steru wysokości — klapka wyważająca.

Podwozie trójkołowe z kołem przednim chowane w locie elektrycznie lub mechanicznie (ręcznie). Amortyzacja olejowo-powietrzna. Hydrauliczne hamulce tarczowe na głównych kołach. Koło przednie sterowane.

Silnik tłokowy, płaski, z wtryskiem paliwa, Continental IO-520-F (6 cylindrowy) o mocy 300 KM, napędza dwułopatowe, metalowe śmigło przestawialne o stałych obrotach (constant-speed) typu Hartzell.

Paliwo znajduje się w dwóch zbiornikach skrzydłowych i dwóch kroplowych zbiornikach zewnętrznych na końcach skrzydeł. Całkowita pojemność — 320 l.

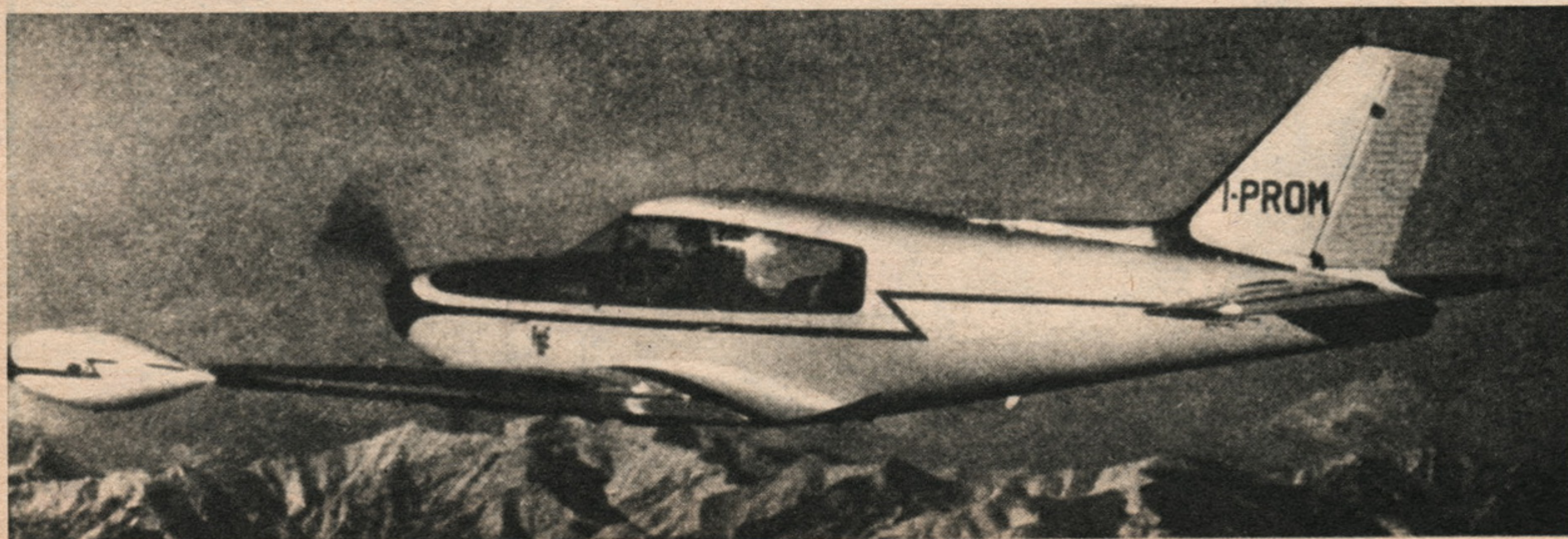
(J. S.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość (ze zbiornikiem) — 9,90 m, długość — 7,50 m, wysokość — 2,80 m, pow. nośna — 13,3 m², wydłużenie — 7,37, średnica śmigła — 1,98 m, wymiary kabiny — 2,75 × 1,20 × 1,35 m.

Masy (w nawiasach dane dla wersji akrobacyjnej, kat. „utility"): Masa własna (zależna od wyposażenia) — 842 do 861 kg, masa całkowita — 1 360 (1 224) kg, obciążenie pow. — 102 (92) kg/m², obciążenie mocy — 4,8 (4,3) kg/KM.

Osiągi (w nawiasach dla kat. „utility"): Prędkość dopuszczalna — 354 (370) km/h, prędkość max. — 320 (322) km/h, prędkość przelotowa — 306 (306) km/h, prędkość ekonomiczna — 267 (267) km/h, prędkość przeciągnięcia bez klap — 127 (118) km/h, prędkość przeciągnięcia z klapami — 111 (103) km/h, pułap (prędkość przelotowa) — 5 300 (5 300) m, zasięg — 1 200 (1 200) km, zasięg (prędkość ekonomiczna) — 1 600 (1 600) km, czas trwania lotu (prędkość przelotowa) — 5 (5) h, czas trwania lotu (prędkość ekonomiczna) — 6 (6) h, rozbieg — 360 m, start na 15 m — 560 m, lądowanie znad 15 m — 625 m, dobieg — 375 m.



GODŁO I BARWA W LOTNICTWIE POLSKIM

Tekst: TOMASZ KOWALSKI
Rysunki: WIESŁAW BĄCZKOWSKI

Jednolity system oznakowania samolotów lotnictwa polskiego został wprowadzony rozkazem nr 38 z dnia 1 grudnia 1918 r. W myśl rozkazu, polskim znakiem rozpoznawczym miał być kwadrat podzielony na cztery równe części, z których lewa górna i prawa dolna były w kolorze czerwonym, a pozostałe dwa pola w kolorze białym.

Mimowolnym twórcą tego znaku był por. Stefan Stec, jeden z asów byłego lotnictwa Austro-Węgier. W okresie służby na froncie włoskim, po swym piątym zwycięstwie, uzyskał prawo do godła osobistego będącego wizytówką asa. Jako swoje godło osobiste przyjął on białą literę „S", w środku której znajdowała się czerwono-biała czteropolowa szachownica. Motyw szachownicy o czterech polach zaczerpnął por. S. Stec z odznaki pilota, zmieniając jedynie kolor dwóch pól z czarnego na czerwony. Godło to namalował także na kadłubie samolotu Oeffag, na którym przyleciał w końcu listopada do Warszawy.

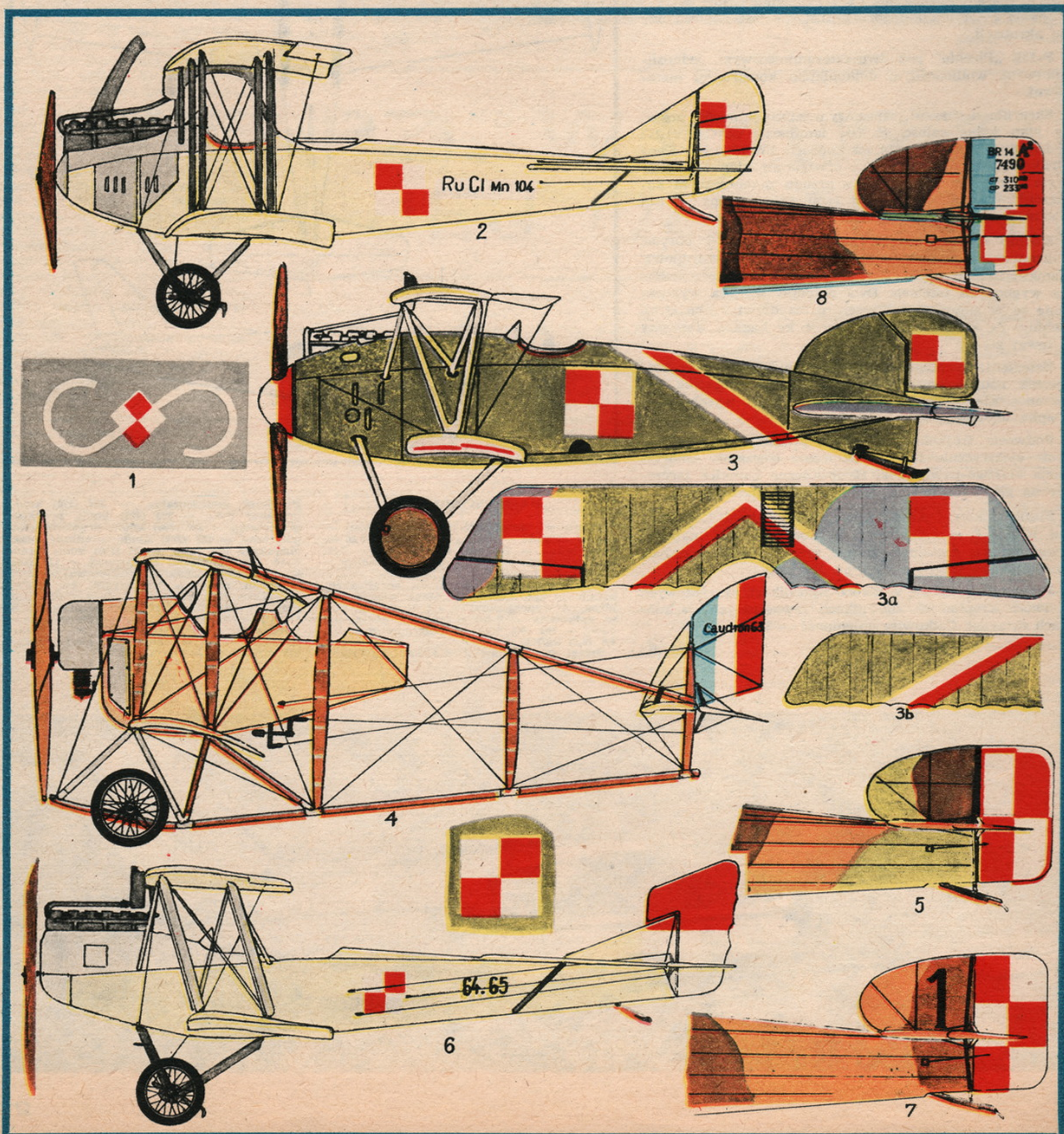
Motyw czteropolowej szachownicy tak się spodobał ówczesnemu szefowi Sekcji Żeglugi Napowietrznej Ministerstwa Spraw Wojskowych ppłk. Hipolitowi Łossowskiemu, iż polecił wprowadzić szachownicę na trwałe jako znak przynależności państwowej.

Dopiero jednak w 1919 r. można mówić o jednolitym oznakowaniu samolotów. Szachownica była malowana bardzo często z „odwróconymi" kolorami, tzn. lewe górne i prawe dolne pole – białe. W 1919 r. pojawia się wyodrębnione lotnictwo „wielkopolskie", które przyjmuje polski system oznaczania przynależności państwowej, przy niewielkiej modyfikacji świadczącej o odrębności. Modyfikacją tą są biało-czerwone pasy malowane na kadłubach samolotów i na górnych powierzchniach płatów oraz biało-czerwone kołpaki śmigieł samolotów. Takie oznakowanie przetrwało do końca 1920 r. pomimo włączenia lotnictwa „wielkopolskiego" do lotnictwa polskiego.

Szachownice malowane w okresie 1919–1920 wykazują jeszcze jedną odmianę, która polegała na malowaniu ich na całej szerokości płatów, powierzchniach bocznych kadłubów i sterów kierunku. Powodowało to, iż znak rozpoznawczy nie był kwadratowy lecz prostokątny. Przybycie w 1919 r. do Polski Armii gen. Hallera ze sprzętem produkcji francuskiej spowodowało, iż w latach 1919–1923 używane były w jednostkach lotnictwa polskiego francuskie znaki rozpoznawcze: czerwono-biało-niebieskie kokardy malowane na górnych i dolnych powierzchniach płatów oraz układ pasów o tych samych barwach na sterach kierunku samolotów.

W niektórych jednostkach na sprzęcie francuskim malowano polskie znaki rozpoznawcze często bezpośrednio na znakach francuskich, np. na sterze kierunku, pozostawiając „kokardy" na płatach. Znany jest także przykład zastosowania w 1919 r. sześciopolowej szachownicy na samolotach Breguet-XIV. (cdn)

OBJAŚNIENIE DO RYSUNKÓW: 1 – prawdopodobny wygląd godła osobistego por. Stefana Steca z 1918 r., 2 – samolot Rumpler CI nr 104 ze znakami rozpoznawczymi zgodnymi z rozkazem nr 38, 3 – samolot Albatros DIII z II Eskadry Wielkopolskiej, 4 – samolot Caudron G-III z francuskimi znakami rozpoznawczymi, 5 – samolot Breguet-XIV z 17 Eskadry. Szachownica na całym sterze kierunku, 6 – samolot Brandenburg BI należący do III Grupy Lotniczej z nieprawidłowymi szachownicami, 7 – samolot Breguet-XIV z sześciopolową szachownicą na sterze kierunku, 8 – samolot Breguet-XIV z polsko-francuskimi oznaczeniami.





Człowiek z telefonem, jak mówi nasz minister łączności, to właściwie półtora człowieka. Chodzi o możliwości porozumiewania się, o ułatwienie życia, o szybkość załatwiania spraw służbowych i prywatnych. A człowiek z dalekopisem, telefonem związanym z komputerem czy z naziemną stacją satelitarną — to bardzo, bardzo wielu ludzi, jeśliby liczyć czas pracy i liczbę przesyłanych informacji. Łączność zatem jest prawie we wszystkich państwach zagadnieniem najwyższej wagi. Na przykładzie Związku Radzieckiego można wykazać, jak realizowany jest ogromny program dalekosiężnej łączności dzięki sieci naziemnej „Orbita", stale rozbudowywanej, i sieci sztucznych satelitów łącznościowych serii „Mołnia". 14 listopada nowy satelita tej właśnie serii wprowadzony został na orbitę okołoziemską. „Mołnia-3" obiega naszą planetę na bardzo wydłużonej eliptycznej orbicie, której apogeum wynosi 40 830 km, a perigeum 470 km. Czas obiegu satelity wokół Ziemi — 12 godz. 16 min. Po pewnym czasie „Mołnia-3" rozpocznie normalne przekazywanie sygnałów radiowych, rozmów telefonicznych i telegraficznych oraz obrazów telewizyjnych na obszarze Kraju Rad i innych państw współuczestniczących w programie międzynarodowej współpracy w zakresie łączności satelitarnej.

O ile łącznościowcy cieszą się z każdego nowego satelity, o tyle astronomowie nie zawsze zachwyceni są pojawieniem się na orbitach okołoziemskich nowych źródeł zakłóceń radiowych. Mowa naturalnie o obiektach odpowiednio nie zabezpieczonych. Zdaniem Akademii Nauk USA dwa sztuczne satelity Ziemi są szczególnie dokuczliwe dla radioastronomów, a mianowicie ATS-VI i SMS-1. Satelity te zakłócają pracę radioteleskopom amerykańskim, mimo iż wyposażone zostały w specjalne filtry. Jak wynika z relacji NASA, jeden z wymienionych satelitów już podczas prób naziemnych pracował na częstotliwościach zarezerwowanych dla potrzeb radioastronomii. Dziś na pewno trudno ustalić kto zawinił, że dwa obiekty wysłano w Kosmos bez dokładnej analizy ich apartaury radiowej.

I jeszcze jedna informacja związana z potrzebą istnienia sieci satelitów łącznościowych. Po raz pierwszy wykorzystano niedawno satelitę „Intelsat", do sondażu opinii publicznej o — modzie damskiej. Na paryskiej wystawie najnowszej odzieży przeprowadzono sondaż opinii wśród 1 000 wystawców i 60 000 zwiedzających, a ponadto dzięki systemowi przetwarzania danych znajdujących się w Europie i USA uzyskano błyskawiczne wyniki od wielu zainteresowanych, wykorzystując po prostu telefon poprzez satelitę „Intelsat".

Niedawno w Moskwie otwarto wystawę prac artystów-plastyków radzieckich i amerykańskich. Głównym tematem prac był wspólny lot statków kosmicznych „Sojuz-Apollo". Ogółem wystawiono sto prac, a wśród nich rzeźby i portrety konstruktorów i astronautów, fragmenty z pobytu pierwszych ludzi na Księżycu, przygotowania statków kosmicznych i dziesiątki innych przejawów twórczości. Również niedawno do Waszyngtonu i Alabamy odpłynęły niektóre eksponaty ze sławnego Muzeum Kosmonautyki K. Ciołkowskiego w Kałudze. W pierwszym rzędzie medale, odznaki i publikacje związane z radziecko-amerykańskim eksperymentem kosmicznym.

Wkrótce rozpoczną się treningi załóg przyszłego amerykańskiego transportowca kosmicznego. Będą się one odbywać na pokładach dwóch odpowiednio przystosowanych samolotów transportowych wytwórni Grumman. Pierwszy tego rodzaju samolot treningowy, noszący oznaczenie STA, ma być dostarczony NASA na początku roku 1976.

P. E.

SPORT

■ **Aeroklub Finlandii**, który w roku przyszłym będzie pełnił funkcje gospodarza szybowcowych mistrzostw świata, założony został w roku 1919. Obecnie liczy 5000 członków. 60 proc. klubów lotniczych zajmuje się szybownictwem. W Finlandii istnieje osiemdziesiąt klubów szybowcowych dysponujących 220 szybowcami, między innymi następujących typów: ASK-13, Ka-7, „Bocian", „Blanik", „Lerche", PIK-12. Wyczynowcy korzystają z szybowców: ASW-15, „Libelle-Standard" i „Cirrus".

■ **W. Gerke**, zachodnioniemiecki pilot, lekarz z zawodu, przeleciał Atlantyk na francuskim samolocie Robin HR-100, zużywając jedynie 460 litrów paliwa. To znaczy tyle, ile zmieściło się do głównych zbiorników, bez potrzeby korzystania ze zbiorników dodatkowych. Trasa nad Atlantykiem wiodła z Europy przez Islandię i Grenlandię do Nowego Jorku. (l)



TRANSPORT

■ **Sprawa** zezwolenia na lądowanie „Concorde" w Stanach Zjednoczonych staje się zasadniczym problemem politycznym. Według „Observera", sekretarz stanu Kissinger miał interweniować u ministra transportu USA, aby wywarł presję na podległe organy, hamujące wydanie tego zezwolenia. W razie nieskuteczności tej interwencji, sprawa ma być poddana decyzji prezydenta Forda. Wierząc w ostateczne zwycięstwo, sfery francusko-brytyjskie przewidują, że jego osiągnięcie nie będzie łatwe i szybkie.

■ **W lotnictwie** cywilnym polityka odgrywa coraz większą rolę. Wycofanie się hiszpańskiego towarzystwa „Iberia" z zakupu 8 aerobusów europejskich A-300 tłumaczy się nieprzychylnym stanowiskiem Francji do członkostwa Hiszpanii w EWG.

■ **Taryfy** na „Concorde" mają być ustalone na poziomie wyższym niż I klasy samolotów poddźwiękowych o 20 proc. To kompromisowe uzgodnienie IATA wymaga jeszcze zgody zainteresowanych rządów. Jak wiemy, ustalone przez towarzystwa „Air France" i „British Airways" taryfy prowizoryczne są wyższe tylko o 15 proc.

■ **B-747** wersji długodystansowej wykonał szereg lotów pokazowych, m.in. przelot na trasie Nowy Jork — Tokio bez lądowania. Odległość 11 148 km przebyta została w ciągu 13 godz. 32 min., tj. z przeciętną prędkością 825 km/h.

■ **Mając** na względzie obronę swych członków przed nielojalną konkurencją przewoźników nie zrzeszonych, IATA zamierza odstąpić od kontroli przestrzegania przez towarzystwa IATA przepisów taryfowych na obszarach, w których dominują przewoźnicy nie stosujący się do międzynarodowych uzgodnień taryfowych. W pierwszej kolejności dotyczy to obszaru Bangkok—Singapur—Hong Kong.

■ **„Aeroflot"** ustanowił jednakowy dla całego Związku Radzieckiego okres obowiązywania lotniczych taryf ulgowych — od 1 października do 25 kwietnia. (o)

PRZEMYSŁ

■ **KLM** wprowadził 1 listopada do eksploatacji na trasie atlantyckiej nowy typ samolotu Boeing 747 C. W tej wersji samolot jest przystosowany do przewozu pasażerów i dużych ładunków. Kabina pomieścić może 208 pasażerów, a ładownie 55 ton towaru. W tylnej części pokładu środkowego znajduje się przestrzeń umożliwiająca załadowanie dwunastu znormalizowanych palet, a pokładzie dolnym dla siedmiu palet oraz ośmiu kontenerów z bagażem pasażerów. Palety używane w przewozach samolotami Boeing 747 C posiadają wymiary 6,06 x 2,44 m. Samolot B-747 C posiada maksymalną masę startową 362 t., do lądowania 265 t. Napędzany silnikami General Electric CF6-50E osiąga prędkość 980 km/h. (ż)

■ **Związek Radziecki** zakupił w szwedzkiej firmie Stansaab urządzenia do automatyzacji kontroli ruchu lotniczego. Za sumę 318,5 mln koron (szwedzkich) dostarczone będą cztery podsystemy, centrum kontroli regionalnej i wyposażenia dla trzech portów lotniczych. Urządzenia dostarczone Związkowi Radzieckiemu określane są jako system TERCAS. System ten współpracować będzie z radarami Selenia produkcji włoskiej. Dostawy urządzeń przewidziane są w 1976 roku.

■ **Brytyjskie** i francuskie władze lotnicze wydały świadectwa typu dla silników Rolls-Royce/SNECMA Olympus 593. stanowiących napęd samolotów „Concorde". Przed uzyskaniem świadectwa silniki te pracowały 50 000 godzin w hamowniach oraz 20 000 godzin w czasie lotu, w tym 7 000 godzin przy prędkościach naddźwiękowych.

■ **Rząd Wenezueli** planuje w następnych latach zbudowanie własnego przemysłu lotniczego. Wenezuela planuje budowę lekkich samolotów oraz śmigłowców. Szereg państw europejskich i amerykańskich zainteresowanych jest we współpracy przy budowie zakładów oraz uruchomieniu produkcji.

■ **Trwają** intensywne próby w locie samolotów pasażerskich Short SD 3-30. Samoloty te, napędzane dwoma silnikami turbośmigłowymi PT6A-45, przeznaczone są do przewozu 30 pasażerów na trasach o długości ok. 600 km. Short SD 3-30 korzystać może z lotnisk o długości drogi startowej około 1200 m przy pełnej masie startowej. Dotychczas sprzedano 12 samolotów amerykańskim towarzystwom lotniczym.

■ **Zakłady** Goodyear Aerospace Corporation otrzymały zlecenie NASA na opracowanie konstrukcji dwóch sterowców. Przewiduje się, że pierwszy z nich posiadać będzie długość 215,8 m i pojemność blisko 450 tys. m^3. Napęd dostarczać mają agregaty z 10 śmigłowców typu Sikorsky CH-53E. Kierować tym zespolonym źródłem napędu będzie jeden pilot. Druga wersja sterowca ma mieć długość 503,4 m, pojemność około 1,13 mln m^3 i napędzana będzie 16 silnikami turbośmigłowymi. (ż)

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI).

REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa 1
Telefony:
27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat
27-52-60 — redaktorzy działów

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

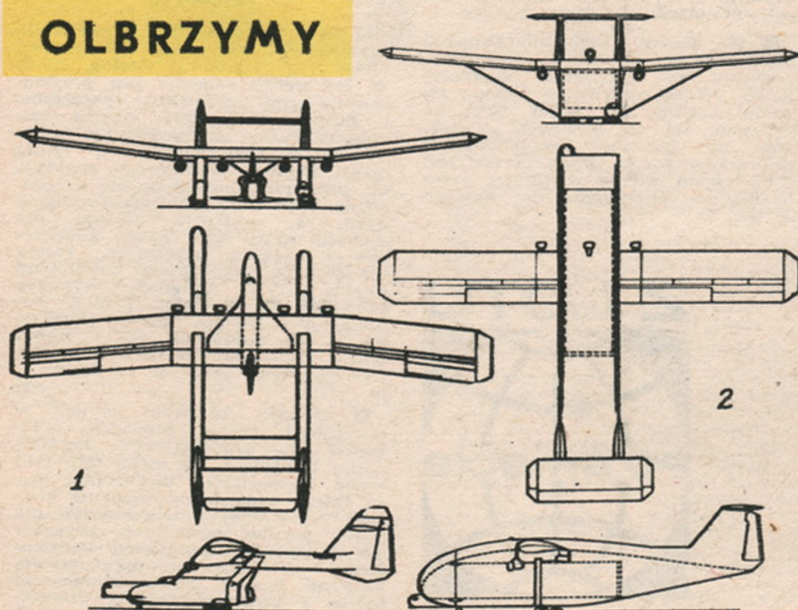
TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji, JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, ANDRZEJ JACYSZYN — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.
WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie 156 zł, półrocznie 78 zł, kwartalnie 39 zł. Prenumeratę przyjmują Oddziały RSW „Prasa–Książka–Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach: — do dnia 25 listopada na I kwartał, I półrocze i cały rok następny; — do dnia 10 każdego miesiąca (z wyjątkiem grudnia) poprzedzającego okres prenumeraty. Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje i organizacje społeczno-polityczne oraz wszelkiego rodzaju inne zakłady pracy, składają zamówienia w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa–Książka–Ruch". Zakłady pracy w miejscowościach, w których nie ma Oddziałów RSW oraz prenumeratorzy indywidualni, zamawiają prenumeratę w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę**, która jest o 50% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych RSW „Prasa–Książka–Ruch", ul. Wronia 23, 00-840 Warszawa. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych**, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28.
OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm^2 — 10,50 zł za 1 cm^2. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 28.XI.1975 r. Zam. 5336.
B-87
INDEKS 37703/37505

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

Tak ma wyglądać projektowany z propozycją dla NASA do przewozu „promu kosmicznego" wielki transportowiec Conroy „Virtus" z 4 silnikami turboodrzutowymi po 9 525 kG ciągu każdy (rys. 1). Masa użyteczna – 115 ton. Zapas paliwa – 110 000 l. Konstrukcja metalowa (silniki i podwozie od B-52). „Prom" jest podwieszony pod środkową częścią płata. Drugi projekt, to „Colossus" z 3 silnikami turboodrzutowymi (rys. 2). Masa użyteczna – 250 ton. Rozpiętość – 122 m, długość – 102 m, wysokość – 33 m. Masa całkowita – 540 ton.

OLBRZYMY



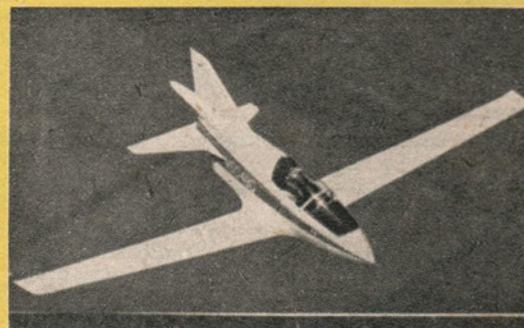


LATAJĄCE SKRZYDŁO?

Nie! Ciekawe ujęcie fotograficzne przedstawia odrzutowy samolot komunikacyjny IL-62 w barwach „Interflugu" (NRD). Samolot zabiera 138 pasażerów.

Z SAMOLOTU – SZYBOWIEC

Znany, ale kontrowersyjny, 1-miejscowy minisamolot śmigłowy i odrzutowy BD-5 doczekał się wersji... szybowcowej. Jest to BD-5S konstrukcji metalowej z płatem o rozpiętości 8,5 m. Doskonałość – 23. Ciekawym rozwiązaniem jest integralny system: podwozie – hamulec aerodynamiczny. W chwili wypuszczenia podwozia osłona przekształca się w hamulec aerodynamiczny. Składanie i rozkładanie szybowca zajmuje 1 osobie ok. 5 min. czasu.



„PIRAT" NA ŚNIEGU

Polski szybowiec SZD-30 „Pirat", latający w barwach szwedzkich, przed startem do lotu falowego. W Szwecji można też spotkać nasze „Muchy", „Cobry" i „Jantary".

Zdjęcia i rysunki: „Graždanskaja Awiacja", „Aerokurier", „Der Flieger", „Flyg-Revyn".

SILNIK TURBOŚMIGŁOWY

Turbinowy silnik śmigłowy M-601 konstrukcji i produkcji czechosłowackiej przeznaczony jest do napędu samolotu komunikacyjnego L-610 „Turbolet". Silnik składa się z trzystopniowej sprężarki (przy czym dwa stopnie są osiowe, a jeden odśrodkowy), pierścieniowej komory spalania o zwrotnym przepływie, jednostopniowej turbiny wysokiego ciśnienia, jednostopniowej turbiny napędowej, dyszy oraz przyrządów i agregatów. Komora spalania zasilana jest w paliwo za pomocą wirującego wtryskiwacza. Wał turbiny napędowej, poprzez reduktor, napędza śmigło z przestawialnymi hydraulicznie trzema łopatami. Silnik uruchamiany jest elektrycznie za pomocą prądorozrusznika.

DANE TECHNICZNE: Moc startowa – 700 KM (– 3%), moc równoważna startowa – 740 KM (– 3%), moc równoważna ciągła – 650 KM (– 3%), temperatura gazów za turbiną – 735°C, jednostkowe zużycie paliwa przy mocy startowej równoważnej – 0,285 kg/KMh, zużycie oleju – 0,1 l/h, pojemność zbiornika oleju – 7,0 l, wydatek powietrza (H=O, V=O) – 3,25 kg/s, spręż – 6,4, masa silnika suchego (bez prądnicy i układu zapłonowego) – 154 kg, masa silnika wyposażonego – 178 kg (+3%, –3%); wymiary silnika: wysokość – 600 mm, szerokość – 590 mm, długość – 1 680 mm.

Silnik zbudowano w oparciu o angielskie przepisy lotnicze BCAR. Obecnie silnik znajduje się w produkcji seryjnej (jg).

Na zdjęciu: Widok boczny silnika M-601. Na rysunku: Schemat gazodynamiczny silnika.

